Conrad Kunze

DEUTSCHLAND ALS AUTOBAHN

Eine Kulturgeschichte von Männlichkeit, Moderne und Nationalismus



Conrad Kunze
Deutschland als Autobahn

Public History – Angewandte Geschichte | Band 12



Conrad Kunze, geb. 1981, ist Soziologe und Historiker. Er arbeitet zur politischen Ökologie und engagiert sich in der Bewegung für Klimagerechtigkeit.

Conrad Kunze

Deutschland als Autobahn

Eine Kulturgeschichte von Männlichkeit, Moderne und Nationalismus

[transcript]

Die Publikation wurde ermöglicht durch eine Ko-Finanzierung für Open-Access-Monografien und -Sammelbände der Freien Universität Berlin.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.



Erschienen 2022 im transcript Verlag, Bielefeld

Umschlaggestaltung: Maria Arndt, Bielefeld
Umschlagabbildung: »Ende Gelände«, Massenaktion, Oktober 2018. Kristoffer Schwetje Photography
Korrektorat: Parmida Dianat, Graz, Jonas Geske, Bielefeld
Druck: Majuskel Medienproduktion GmbH, Wetzlar
Print-ISBN 978-3-8376-5943-6
PDF-ISBN 978-3-8394-5943-0
https://doi.org/10.14361/9783839459430
Buchreihen-ISSN: 2700-8193
Buchreihen-eISSN: 2703-1357

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier mit chlorfrei gebleichtem Zellstoff.
Besuchen Sie uns im Internet: *https://www.transcript-verlag.de*
Unsere aktuelle Vorschau finden Sie unter *www.transcript-verlag.de/vorschau-download*

Wenige erkannten so früh die Propaganda als wahre Natur der Autobahn. Sie zogen die Konsequenzen und sabotierten die erste Eröffnungsfeier der ersten Reichsautobahn. Viele Mitglieder des internationalen sozialistischen Kampfbundes wurden später ermordet. Sie waren zu wenige und ihr Motto hatte keinen Erfolg: schafft Einheit gegen den Faschismus. Ihnen ist dieses Buch gewidmet. Ihr Scheitern sei uns Mahnung, ihr Mut Ermunterung!

Inhalt

Danksagung

Kathrin Vogt hat mit ihrem Hinweis auf das Buch von Gudrun Brockhaus und ihrer Idee, das Forschungsgebiet um die sozialpsychologische Psychoanalyse zu erweitern und symbolische und subjektive Aspekte stärker zu betrachten, diese Arbeit ermöglicht und die ersten Gespräche mit mir geführt.

Mit Klara Kroymann verbanden mich eine enge Zusammenarbeit und viele fruchtbare Diskussionen zur Frage der Ästhetik des Futurismus, zur Radio- und Medientheorie und zur Möglichkeit, die Wirkung der Autobahnpropaganda theatralisch und wissenschaftlich aufzulösen.

Die Studierenden in drei Seminaren an der Freien Universität Berlin haben dieses Buch mit vielen Ideen bereichert. Es ist kaum möglich zu sagen, von wem welche Idee kam und ich fürchte, dass ich nicht mehr in allen Fällen sagen kann, von wem ein Gedanke inspiriert war oder wer eine wenig bekannte neue Literatur beisteuerte. Ohne die Studierenden und ihre Arbeiten wäre dieses Buch nicht möglich gewesen. Besonders halfen Carla Dondera mit einer Theorie der Ästhetik, Jan Hartmann mit einer Kritik des Antisemitismusbegriffs und Marie Viktoria Schieß mit einer psychoanalytischen Interpretation des Automobilismus. Ferner half Christoph Peters mit Audioaufnahmen.

Beim Lektorat des Kapitels über den Holocaust halfen Klaus Hasbron-Blume und Simon Gogl. Herr Hasbron-Blume überließ mir außerdem seine Arbeitsergebnisse, die hier erstmals publiziert sind. Martin Höfig half beim Finden eines passenden Titels und beim Lektorat. Judith Möllhof machte mich auf die Männertheorie von Raewyn Connell aufmerksam und half ebenfalls beim Lektorat.

Hermann Kaienburg gab wichtige Hinweise und Johannes Baumeister hatte guten Rat zur Forschung der Hitler-Finanzierung parat. Danke für Lektorate und hilfreiche Diskussionen an Paulin, Tobias, Rebecca, Stephan, Gesine und Barbara! Danke außerdem der unbekannten Helfer*in, die zu erwähnen ich vergaß!

Berlin Neukölln im April 2022

Das Auto wider die Vernunft – Vorrede zur Methode

Trotz Flugscham und Anti-Kohle-Bewegung ist von Autoscham im Autoland Nummer Eins wenig zu spüren. Sicherlich ist die Autoindustrie in Deutschland ein Bollwerk, und sicherlich gibt es viele andere drängende Fragen der Zeit. Aber die Ungleichzeitigkeit von breiter Faszination einerseits und so wenig wissenschaftlicher Kritik andererseits ist doch frappierend.

Dabei eröffnet erst eine Erkenntnis dieser Zusammenhänge die Möglichkeit, den Fetisch von Autobahn und Auto wirksam zu kritisieren. Ein erster Schritt ist das Eingeständnis des Suchtcharakters des Geschwindigkeitsrausches. Gudrun Brockhaus wies nach, dass allein das Versprechen auf diesen Rausch geeignet war, um die Reichsautobahn so populär werden zu lassen. Klaus Gietinger kam unabhängig davon für die Gegenwart zum selben Schluss: Geschwindigkeit ist eine Droge.

Sheller berichtet von SUV und »Trucks« in den USA, die extra so umgebaut werden, dass sie dunkle Rauchschwaden ausstoßen. Die Kohlewalzen (Coal Roller) sind eine Geste aggressiver Ignoranz gegen Umweltschutz und Mitmenschen. Sie »verkörpern Klassen-Ressentiments, rassistische Überlegenheit, militärische Macht und globale Ungleichheit.« Sie sind »rassifizierter, weißer Ethno-Nationalismus auf Rädern«.

Diese Attribute haben noch einen kürzeren Namen und Verweis auf die historische Epoche: Faschismus. Dieser liege weit in der Vergangenheit und sei passé, wie die öffentliche Meinung hofft. Doch das SUV und die Ideologie der Anti-Ökologie sind wie die neue Rechte aus den USA nach Europa gekommen. Wie Andreas Knie feststellte, war der deutsche »Automobilismus« von Beginn an »toxisch«. Er spricht daher von einem »gefrorenen Diskurs«. Nun, da dieser schneller auftaut als der Permafrost, ist ein Blick in die Geschichte von Auto und Autobahn hilfreich, um die Gegenwart besser zu verstehen.

Vieles ist in anderen Ländern ähnlich. Und doch gibt es etwas sehr Deutsches am Auto. In seiner sichtbaren Form ist das die Autobahn ohne Tempolimit. In der weniger sichtbaren Form ist es eine besondere deutsche Ideologie, die sich um Autos und Autobahn rankt. Was wie heute wie ein »Naturzustand« wirkt hat eine Entstehungsgeschichte, über die gerne geschwiegen wird, weil darin zu viele Hakenkreuze vorkommen. Von sich aus ist eine Straße, um von A nach B zu fahren zunächst eine recht triviale Angelegenheit. Doch zur Autobahn gehört ihre symbolische Bedeutung. Oh-

ne diese erschien sie vielen Erstnutzer*innen recht öde. Die nicht-deutschen Berichte vom Erlebnis der Reichsautobahn aus dem Jahr 1946 kennen keinen Mythos und keine Faszination. Stephen Spender, ein englischer Dichter, schrieb, sie mache »aus jeder Landschaft ein riesiges breites Band grauer Eintönigkeit.« Die Reporterin Kay Boyle empfand »ungeheure Monotonie«, Trostlosigkeit und Stumpfsinn. Und Grigorij Weiss fand das Fahren auf ihr schlichtweg langweilig.[1] Lag es daran, dass die Militärfahrzeuge wegen vieler Schäden vorsichtig fahren mussten? Oder ist ein Genuss einer Autobahn tatsächlich ein spezifisch deutscher?

Ich gehe von der These aus, dass unsere Gegenwart die Vergangenheit als Sediment enthält. Das soll heißen, unsere Lust und Unlust ist historisch geformt, persönlichste Vorlieben sind Resultate historischer Ereignisse. Wäre dieser Zusammenhang vollständig und alternativlos, dann dürfte es keine Bewegung gegen Auto und Autobahn geben, und ich würde mein neues Auto spazieren fahren und mich über neue Parkplätze freuen. Stattdessen schreibe ich, wissentlich Teil einer Minderheit von Deutschen, ein Buch gegen den Autofetisch. In jüngeren Jahren habe ich den mir als junger Mann zugewiesen Platz fraglos eingenommen und war Teil vom automobilen Konsens und obendrein auch noch begeisterter Motorradfahrer. Glücklicherweise reichte das Geld nicht für eine schnellere Maschine. Das Im-Stau-Stehen im Auto fand ich ohnehin nervtötend. Einen großen Teil meines männlich-pubertären Stolzes aufs Motorrad nahm mir das Lied der Band Radiohead »High and Dry«, das sich über das männliche Motorradfahren lustig macht. Insofern gilt mein Dank auch Tom York, ohne den mich vielleicht der Geschwindigkeitstod ereilt hätte. Viele weitere Abzweigungen, Zufälle und Entscheidungen haben mich vom automobilen Normalwahnsinn immer weiter entfremdet, aber ich kenne ihn sehr gut und schreibe hier als »Ex-Motorist«.

Es gibt schon zu viele Filme, Bücher, Ausstellungen, Computerspiele und Lehrpläne, die davor zurückschrecken, das Auto in Bausch und Bogen zu verdammen. Dafür wäre noch nicht einmal die Entdeckung der Klimakatastrophe nötig gewesen. Selbiges gilt für den deutschen Nationalismus und seine Verwandtschaft, den Patriotismus und Standortnationalismus. Um nicht in den Chor der Abwiegler*innen und Leisetreter*innen einzustimmen, habe ich mich im Zweifel immer gegen jede Rechtfertigung von Nation und Auto entschieden. Meine Kritik mag manchen zu hart erscheinen. Sie ist jedoch nie essentialistisch im Sinne von »Männer sind eben so und so« oder »Deutschland ist eben so«. Auch wo ich zu Ergebnissen komme, die völlig gegen den Zeitgeist stehen, habe ich versucht, alles rational und nachverfolgbar zu begründen, wohl wissend, dass die Verteidiger des Zeitgeistes, namentlich die fanatischen Auto-Männer, sich diese Mühe nicht machen. Wer einen daraus resultierenden Schluss falsch findet, ist eingeladen die ihm zugrunde liegenden Prämissen und die zitierte Literatur zu prüfen.

In der schwachen messianischen Hoffnung, wie Walther Benjamin sie nannte, dass sich das Los der Menschen und mit ihr das der Tiere und Pflanzen doch noch verbessern lässt, habe ich dieses Buch geschrieben. Wenig, das ich am Ende vorschlage, ist »realpolitisch« machbar. Realpolitisch machbar, im Sinne von allgegenwärtigem »Konsens« und »Realismus« wie Jaque Rancier meint, ist nur das absolut Irrationale: ein Ökozid

1 Alle zitiert nach Doßmann, S. 40.

(= Zerstörung von einzelnen Ökosystemen und schließlich des gesamten Ökosystems Erde).

Das hat einiges mit den Bewegungsgesetzen des Kapitals zu tun. Die von Marx aufgestellte einfache Formel G-W-G' (Geld – Ware – mehr Geld) beschreibt immer noch den abstrakten Mechanismen hinter den wechselhaften Formen. Der Kapitalismus braucht endloses Wachstum. Daraus folgt notwendig eine beständige Beschleunigung dieser Welt in allen Lebensbereichen. Dies bringt, wie Paul Virilio meint, zwar eine umfassende Ideologie der permanenten Beschleunigung hervor und einen dazu passenden Menschentyp. Jedoch ist der Urheber nicht eine unabänderliche Natur des Menschen sondern eben das von Europäer*innen weltweit etablierte System des Kapitalismus. Lange bevor Auto und Ökozid bekannt wurden, ahnte Karl Marx ihr erscheinen und dies ist ohne jede Einschränkung aktuell:

> »In der Entwicklung der Produktivkräfte tritt eine Stufe ein, auf welcher Produktionskräfte und Verkehrsmittel hervorgerufen werden, welche unter den bestehenden Verhältnissen nur Unheil anrichten, welche keine Produktionskräfte mehr sind, sondern Destruktionskräfte.«

Mimi Sheller hat eine ganze Liste vorgelegt, was zu einer Welt umfassender Mobilitätsgerechtigkeit gehören sollte.[2] Weder auf diese erfreuliche Visionen noch auf das

---

2 Shellers Forderungen: Niemand darf jemand anders schädigen, niemand darf durch Drohung von Gewalt an Mobilität gehindert werden, niemand darf wegen des Geschlechts, der Hautfarbe usw. benachteiligt sein in öffentlichen Räumen; Polizeikontrollen dürfen niemanden aufgrund äußerer Gruppenmerkmale in der Mobilität einschränken; universelles Design soll allen (auch eingeschränkten Personen) öffentliche Mobilität zugänglich machen; Kinder, Ältere und Schwangere sollen besonders geschützt werden; Freizügigkeit soll jedem*r offenstehen und niemand darf ohne Prozess und Rechtsschutz eingesperrt oder festgehalten werden; öffentliche Transportmittel sollen niemanden willkürlich ausschließen; Städte sollten die historischen Privilegien des Autos aufheben und im Gegenteil, nicht automobile-Mobilität bevorzugen und eine allgemeine erreichbare Minimalmobilität garantieren; komplette-Straßen-Politiken sollen garantieren dass keine Straße nur von einer Mobilität (wie Autos) dominiert wird; Städte sollten öffentliche Plätze und Räume erhalten und nicht weiter so entwickeln dass manche Gruppen systematisch bevorzugt werden auf Kosten anderer; die neue Mobilität sollte keine soziale Gruppe einseitig benachteiligen und jede Gruppe sollte mitentscheiden können; öffentlicher Transport, Kommunikation und Information sollen offen und öffentlich finanziert sein statt exklusiv und verschlossen; Informationstechnologien die im Katastrophenfall helfen, sollen allen offen stehen (kein digital divide!); öffentlich finanziertes Wissen muss mit open source Standard publiziert werden; private Konzerne sollten keinen Zugriff auf private Daten haben (z.B. durch sharing-Angebote); offshore banking sollte streng reguliert werden; Freizügigkeit in aus dem Territorium heraus in dem jemand geboren wurde; ein Recht auf Flucht und Asyl; die Verteilung der Bewegungsfreiheit über Grenzen sollte nicht an Kategorien wie Hautfarbe, Geschlecht, Nationalität usw. gebunden sein; niemand darf ohne Gerichtsverfahren abgeschoben werden; Tourismus darf keine Almenden schädigen und die dort Lebenden nicht beeinträchtigen und keine Verschmutzung verursachen (Wasser und Müll); Klimaflüchtlinge sollen das Recht haben sich anderswo niederzulassen vor Allem in Ländern mit historischen Klimaschulden (am Rest der Welt); Mobilitäts- und Klimagerechtigkeit: der Mobilitätsgewinn an einer Stelle der Welt darf nicht zu Lasten an anderer Stelle gehen (Lithium und Ölabbau zum Beispiel); Industrien und Länder mit Klimaschulden sollen im Sinne von reparativer Gerechtigkeit Geld zahlen an vom Klimawandel am meisten Geschädigte; Staatssubventionen sollen aus fossilen Industrien in erneuerbare Energien umgeleitet werden; der Schutz von globalen

Lithium-Elektro-Auto als weitere Scheinlösung gehe ich im Detail ein. Was mich interessiert ist die alltägliche Ideologie hinter dem Auto, warum sie so stark ist und warum gerade in Deutschland?

Was ich nicht anbiete sind eine technische Kritik und technische Vorschläge für dieses oder jenes Regime, das Mobilität mit elektrischen Sharing-Angeboten unterstützt. Dazu gibt es bereits viel Literatur und sehr gute aktuelle Vorschläge. Zudem halte ich die Elektromobilität in ihrer jetzigen Form für ein riesiges Feigenblatt, ähnlich der »grünen Braunkohle« und dem »grünen Fliegen«, um damit einfach so weiterzumachen wie bisher.

Was dieses Buch anbietet ist ein sich historisch vortastendes Fragen, warum viele Autos so sehr begehren, dass sie lieber ihren Kindern und Enkeln einen ruinierten Planeten hinterlassen wollen, als Kleinigkeiten wie Rasen und SUV aufzugeben.

Der Weg zur Frage, wo all die Begeisterung für das Auto herkommt, und warum es so stark in Staat, Nation und Alltag eingebunden ist, führt unweigerlich zu Hitler. Die nächsten Fragen sind: Wo kam er her, wieso gerade die Deutschen, wieso gerade das 20. Jahrhundert? Dies erzwingt ein Öffnen des Horizontes, um ganz Westeuropa in den Blick zu nehmen und nicht nur Deutschland. Statt 1933 mit der ersten richtigen Autobahn beginne ich 20 Jahre vorher bei den ersten Träumen vom Rausch in der neuen Maschine namens Automobil. So ist das Buch ein Nachdenken über die Ursprünge des »absolut Bösen«, wie Susan Neiman es jüngst nannte, geworden. Es war durchaus nicht mein Ziel, noch mehr über die Nazis und Deutschland zu schreiben oder selbst noch mehr darüber nachzudenken. Wie die meisten Deutschen war ich der Meinung, erstens: schon alles zu wissen und zweitens: nun wirklich genug darüber reflektiert zu haben. Ich wollte den europäischen Faschismus nicht zum zentralen Thema machen, er hat sich selbst als des Pudels Kern gezeigt und es wäre gelogen, ihn wegzulassen, so wie oft das Hakenkreuz auf den silbernen Rennwagen der 1930er Jahre wegretuschiert wird.

Im gründlichen Studium der Geschichte verliert der Autowahn seine Natürlichkeit. Mit einer psychoanalytischen Betrachtung wird erklärbar, warum viele Männer und auch manche Frauen »Benzin im Blut« haben. Indem das Gewordensein unserer Welt dem alltäglichen Blick entzogen wird, wird es erst als veränderlich erkennbar. Im Rückblick werden die Verluste und Verletzungen wieder sichtbar, die wir meist nur als ferne Melancholie und Unbehagen in der Kultur spüren.

In der Hoffnung, etwas zur Entlarvung der Lügen beizutragen, habe ich drei Jahre an diesem Buch gearbeitet. Bibliotheken, Cafés, WGs und Büros waren meine temporären Refugien. Feministische Kritiker*innen in Wissenschaft, Politgruppen und im Freund*innenkreis halfen mir, zu akzeptieren, dass die Erkenntnisse über meinen Forschungsgegenstand mich selbst als deutschen, weißen (cis) Mann, als durchschnittliches Kind einer gewöhnlichen Familie, geprägt und mitschuldig geworden in einem grausamen und verbrecherischen 20. Jahrhundert, mit einschließt.

Almenden steht über jedem Recht auf Freihandel oder jedem privaten Besitztitel (Wasser, Flüsse, Ozeane, Ozeanboden, Berge, Atmosphäre, Arktis und Antarktis); alle Staaten sollen Teil von Welt-Foren sein, in denen Co2-Budgets genehmigt und kontrolliert werden und private Konzerne wären ebenfalls verantwortlich, dies einzuhalten. In: Mimi Sheller, 2018, S. 173f. Übersetzung aus dem Englischen hier und im Folgenden vom Autor.

Ein kleines Kind an der Hand, beim Überqueren einer Straße, an der niemand für uns anhält, meinen Vater im Rollstuhl an zugeparkten Fußwegen vorbeischiebend, fühle ich mal Wut und mal Trauer über diese unfreundliche Auto-Welt. Ich denke, wer das noch fühlen kann, wird es nachempfinden können. Meine Lichtblicke aus der Vergangenheit waren Menschen und Institutionen wie Graf Pidoll, der ISK und die Schweizer*innen in Graubünden. Das Buch ist im Geiste der Wissenschaft sine ira et studio verfasst. Dennoch halte ich die Trauer für so wichtig und angemessen wie den nüchternen Gedanken. Der Zorn über die Ungerechtigkeit und Unfreundlichkeit der Welt sollte uns nie abhandenkommen. Wer angesichts des Zustands der Welt nüchtern, neutral und fühllos bleibt, sollte therapeutische Hilfe aufsuchen.

Wer wissenschaftliche Erbauung sucht, wird hier enttäuscht werden. Die Suche nach der Wahrheit fällt nicht zusammen mit der Macht, einer Gewissheit von besseren Zeiten oder technologischen Wundermitteln. Wer bereit ist, sich ohne diese Zusatzversprechen auf die Suche nach der Wahrheit einzulassen, vielleicht sogar die Begeisterung fürs Auto, fürs Rasen, für die Autobahn, die Nation und den deutschen Mann zumindest in Frage zu stellen, und eine Freude am Denken hat, wird dies hier finden.

Gendersternchen

Der Text verwendet eine differenzierte Ausweisung der gemeinten Geschlechter. Wo alle Geschlechter gemeint sind, wird ein Sternchen eingefügt, wo es explizit z.B. »Busfahrer« heißt, sind wirklich nur Männer gemeint, was oft der Fall ist.

Fußnoten

Der Text hat viele und teils lange Fußnoten. Wer schneller lesen möchte, lässt sie einfach links liegen. Wer stutzt oder nicht jedes Mal im Internet nachschauen möchte, sollte sie aufsuchen.

Einleitung

Autos bringen uns um. Innerhalb von 10 Jahren müssen wir sie abschaffen! *George Monbiot im Guardian 2019*[1]

»Warum sollte der Mensch irgendwohin rasen? […] Die Maschinen werden den Menschen neue Unterdrückung bringen. Sie schüren nur den Neid und den Wetteifer.« *Fiktives Gespräch des Jakobiners Philippe Lebon und des Bürgers Francois Barré, 1799 in Paris, Ilja Ehrenburg, Das Leben der Autos, 1930*[2]

Die Naturwissenschaften sind sich einig über die Notwendigkeit einer sehr raschen und sehr radikalen Dekarbonisierung unseres gesamten Lebensstils. Naomi Klein bemerkte, dass die schlechte Botschaft für die Notwendigkeit eines solchen Wandels in die Epoche des Post-Sozialismus fiel, die das dafür nötige utopische Denken verlernt hat. Wir können uns in Hollywood-Filmen, Romanen und Computerspielen eher den Untergang der Welt als das Ende des Kapitalismus vorstellen. Abhilfe schafft eine Dekolonialisierung der Imagination, wozu dieses Buch einen Beitrag leisten will.

Nicht nur sollte der Danneröder Wald stehen bleiben und die A49 gestrichen werden – keine Autobahn und Autostraße sollte mehr neu gebaut werden, die begonnenen Baustellen müssen abgebrochen und zurückgebaut werden. Wo sich die Klimakatastrophe bemerkbar macht und Fluten, wie im Sommer 2021, Autobahnen zerstören, sollten diese nicht rekonstruiert werden, sondern gleich zur normalen Land- oder Bundesstraße herabgestuft werden. Für eine weitgehende Dekarbonisierung muss das Autobahnnetz ohnehin weitgehend zurückgebaut werden. Das ist wahrscheinlich nirgendwo auf der

1 George Monbiot: Cars are killing us. Within 10 years, we must phase them out 2019, https://www.theguardian.com/commentisfree/2019/mar/07/cars-killing-us-driving-environment-phase-out vom 26.06.2021. (Alle Übersetzungen aus dem Englishen hier und im folgenden sind vom Autor.)

2 Malik Verlag Berlin 1930, S. 16ff.

Welt so schwierig wie in Deutschland, der Heimat von Autobahn und Mercedes Benz, Lügen-Software und Volkswagen.

Die Erfindung des Autos war ein Fehler. Die Erfindung von Autobahn und autogerechter Stadt waren weitere Missgeschicke. Wie friedlich und erholsam könnten die Städte der Welt heute sein, wären sie nicht brutal umgebaut worden, damit Automassen hindurchrollen können? Wie viel glücklicher wären Kinder und Erwachsene, die ihre Jugend spielend und ihr Alter sitzend an sicheren, ruhigen Straßen verbrächten? Wie viel gesünder wäre die Luft und ruhiger der Schlaf ohne jene zwei deutschen Erfindungen? Und wie viele hätten ihre Liebsten noch bei sich im Leben, ohne die gefährlichste Maschine in Friedenszeiten!

Die Generation ab den 1980er Jahren rückwärts kann sich noch an eine Welt mit sehr wenigen Autos erinnern. Die später Geborenen kennen aus eigener Erinnerung nur die von Autos dominierte Welt. Was macht sie so attraktiv? Und wie kann sie doch überwunden werden? Natürlich liegt George Monbiot richtig, aus klimatologischer Sicht ist das Auto bis 2029 abzuschaffen. Und zu ihrem 100. Geburtstag hätte 2021 keine Autobahn GmbH des Bundes, sondern eine Autobahn-Rückbau-Gesellschaft gegründet werden sollen.

Es gibt viele Bücher, die die Alternativen aufzeigen und den Weg einer umfassenden Verkehrswende aufzeigen, zuletzt von Sabine Leidig und dem BUND.

Antriebswende oder Verkehrswende

Klaus Gietinger resümierte: »Selbst radikale Gegner des Kapitalismus wie die französische situationistische Internationale oder die deutsche Rote Armee Fraktion begrüßten das Auto grundsätzlich. Falsch war höchstens der Exzess oder der Betrug am Volk.«[3]

Das immerhin hat sich geändert. Mindestens 14 Nationen haben Pläne für den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor bis 2030: Dänemark, Island, Irland, Israel, die Niederlande, Schweden und Slowenien. Norwegen will schon 2025 möglichst keine Verbrennungsmotoren mehr auf den Straßen haben und Frankreich ab 2040 keine neuen mehr zulassen.[4] Oslo will alle Autos in wenigen Jahren aus der Stadt hinauswerfen und hat angefangen, Straßen von Parkplätzen zu befreien. Das Auto soll zur Ausnahme werden.[5]

2021 haben viele Städte das alte Tempolimit der 1920er Jahre von 30 km/h erneut eingeführt: Paris, Toulouse, Grenoble, Nantes, Madrid, Barcelona, Brüssel. Die Pariser Bürgermeisterin Hidalgo hat erst eines, dann beide Ufer der Seine und nun immer weitere Straßen für den Autoverkehr vollständig gesperrt und den Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zurückgegeben. 2021 wurde Tempo 50 km/h auf der gesamten Ring-Autobahn eingeführt![6]

---

3 Klaus Gietinger: Totalschaden. Das Autohasserbuch, Frankfurt a.M.: Westend Verlag 2015.

4 Wikipedia: Phase-out of fossil fuel vehicles 2021, 26.06.2021.

5 The Guardian vom 13.06.2017: »Oslo's car ban sounded simple enough. Then the backlash began«, https://www.theguardian.com/cities/2017/jun/13/oslo-ban-cars-backlash-parking vom 26.06.2021.

6 Deutsche Welle vom 05.04.2017: »The Seine river banks in Paris now car free«, https://www.dw.com/en/the-seine-river-banks-in-paris-now-car-free/a-38300589 vom 26.06.2021.

Amsterdam und Kopenhagen sind seit Jahrzehnten Vorbilder für den Vorrang von Fahrrädern und Fußgänger*innen und die Zurückdrängung des Autos.

Ein Grund für das Zurückbleiben Deutschlands hinter der Mobilitätswende in den Städten und Nationen ist der Fetisch um Auto und Autobahn. Auch vermeintliche Vorzeigestädte wie Freiburg i. Br. schrecken davor zurück, dem Auto den Raum entschieden zu nehmen, um einen echten Systemwechsel zu bewirken. Diesem Pfad der Koexistenz folgt auch Berlin, wo zwar einige neue Radwege entstehen, aber zugleich die Autobahn 100 gebaut wird.[7] Wie eine Legislaturperiode gezeigt hat, ist dieses Konzept gescheitert, das System Auto kann nicht »ein bisschen« besiegt werden. In vielen Städten werden jedoch immer noch neue Autostraßen gebaut, mit der Begründung, sie könnten Stau, Lärm und Luftverschmutzung vermindern. Dabei hat sich in Jahrzehnten ein Naturgesetz bestätigt: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Und natürlich wird Geld und Platz verbraucht, der dann für anderes nicht mehr verfügbar ist. Das kalifornische Transportministerium kam 2014 zu der seltenen Einsicht, dass noch mehr Motorways das Stauproblem weder in Los Angeles noch anderswo beenden werden.[8]

Der allgemeinen Öffentlichkeit will es scheinen, der Ausbau der Auto-Infrastruktur würde aus Vernunft gegenüber der Klimapolitik nicht ernsthaft weiterbetrieben, und einzelne Straßenbauten seien Ausnahmen und »Lückenschlüsse«, wie der ADAC schon zuvorkommend soufflierte: »Mit dem Neubau in Deutschland ist es im Großen und Ganzen vorbei, nur noch ein paar Lückenschlüsse hier und da.«[9] Das ist gelogen. Ginge es nach dem ADAC und dem geltenden Plan, würde das Netz bis 2030 um 6,5 Prozent wachsen (850 km). Wenn Autobahn-ähnliche Bundesstraße mitgezählt werden, sind es sogar 8,1 Prozent (siehe Tabelle 1 am Ende des Kapitels).

Im Gegensatz zur Kohle- und Atomkraft sind selbst die Zukunftspläne noch nicht so weit, dass ein Autoausstieg geplant wäre. Bis heute wächst die Zahl der Autos, ihre Größe, ihr Gewicht, ihre Motorstärke, ihr Co2 Ausstoß und ihr Flächenverbrauch.

Die Volksabstimmung für eine autofreie Berliner Innenstadt will bis 2030 private Autos aus dem S-Bahn-Ring verbannen, egal ob elektrisch oder nicht.[10] Solche konsequenten Forderungen hatte die grüne Partei in ihrem ersten Programm, 1982, wo ein genereller Baustopp von Autostraßen ohne Wenn-und-Aber gefordert wurde, ebenso wie ein zulässiger Höchstbenzinverbrauch für Neuwagen und das Tempolimit auf

---

7 Beteuert wird vom Senat, dass aktuell an der Spree Schluss sei, doch um den Ring zu schließen, müssten die nächsten Etappen durch Friedrichshain und Lichtenberg führen, wofür bereits die Pläne bereit liegen. Die AfD fordert den Weiterbau durch das rot-wählende Pankow bis zur westlichen A 100. Hunderte Wohnungen würden durch Abriss verloren gehen, tausende ungesund und unerträglich werden.
Aktionsbündnis A100 stoppen!: Karte: A100-Planung 17. Bauabschnitt Treptow-Friedrichshain-Lichtenberg vom 26.06.2021.

8 California Department of Transportation (Caltrans): SSTI Assessment and Recommendations. State Smart Transportation Initiative 2014, https://www.calbike.org/wp-content/uploads/2018/08/SSTI_Independent_Caltrans_Review_1.28.14.pdf vom 30.06.2021. (Auf der Caltrans-Seite war der Bericht 2021 nicht mehr zu finden.).

9 ADAC (Hg.): »Wir müssen schneller werden.« Autobahn-Chef Stephan Krenz im Interview 2020, https://www.adac.de/verkehr/interview-autobahn-chef/vom 26.06.2021.

10 Initiative Volksentscheid Berlin autofrei: eine autofreie Berliner Innenstadt – wie geht das? 2020–21, https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/wie.php?lang=de vom 26.06.2021.

Autobahnen. Zu alldem kam es bekanntlich nicht. Ungebremst werden heute neue Autobahnen geplant und gebaut, ohne und mit den Grünen in der Regierung: die A 1 in der Eifel (26 km), das A 3 Autobahnkreuz Oberhausen, die A 20 bei Bad Segeberg (200 km Neubau), die A 26 in Hamburg, die A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg (105 km), die A 44 von Kassel nach Eisenach (70 km), die A 46 von Hemer nach Neheim (19 km), die A 52 im Ruhrgebiet, die A 98 Rheinfelden-Tiengen (31 km), die A 100 in Ost-Berlin, die A 14 nördlich von Magdeburg (155 km), die A 49 bei Gießen (42 km), die A 143 bei Halle (13 km), die A 553 in Köln und die Fehmarnbeltquerung (18 km). Dazu kommen noch 5 neue Bundesstraßen (B10, 15n, 26n, 239, 388n), von denen knapp 200 km Neubau mit 4 Spuren praktisch Autobahnen sind.[11]

Alles zusammengenommen sind bis 2030 1050 km neue nur-Auto-Straßen in Bau oder Planung. Das ist keine Abschwächung des Bautempos, sondern seine ungebremste Fortsetzung seit ungefähr 1960. Da Autos in Deutschland für rund ein Fünftel des Co2-Ausstoßes verantwortlich sind, ist das nicht weniger als ein Klimaverbrechen.

Noch 2017 resümierten Haas und Müller: »Fakt ist: Im Gegensatz zu anderen destruktiven Technologien wie Atom- und Kohlekraft gibt es hierzulande keine dynamische soziale Bewegung gegen die (fossilistische) Automobilität.«[12] Seit 2020 formiert sich die Bewegung für Klimagerechtigkeit gegen das Auto: Sand-im-Getriebe, ATTAC, Ende Gelände, Gegenstrom Berlin, Ortsgruppen von Fridays for Future und Extinction Rebellion haben den »Danni« unterstützt, 2019 und 2021 die Automesse IAA in Frankfurt und München blockiert und 2021 die Baustelle der A-100 besetzt. Dazu kommen die Initiativen für eine Verkehrswende in den Städten, die sich im Bündnis Mobilitätswende-Jetzt zusammengetan haben.

Das sind ökologische Kämpfe in der Höhle des Löwen. Volkswagen ist gleichauf mit Toyota der größte Autokonzern der Welt und alleine für 1 Prozent der gesamten Treibhausgase verantwortlich. Zusammen mit Daimler und BMW beherrschen drei deutsche Konzerne den Automarkt weltweit. Sie manipulieren mit ihrer Lobbygruppe Cars21 die EU-Klimaziele, und sie sind für tausende Tote durch Feinstaub verantwortlich. Dazu kommen unnötige Todesopfer durch gefährliches Design der Autos und ihre Übermotorisierung.[13] Sand im Getriebe spricht deshalb von einer »kriminellen Branche«, und Tadzio Müller von der »kriminellen deutschen Autoindustrie«, die ihre Profite über die Gesundheit von Millionen Menschen und das Klima stellt.[14] Eine Google-Suche zu Ma-

---

11 Road Raging Zine: Road Raging. Der Kampf gegen die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen, Wälder, Äcker, Ökosysteme, Häuser und Dörfer, Osnabrück 2020, https://roadraging.blackblogs.org/downloads/vom 26.06.2021, S. 29-35.

12 Tobias Haas und Tadzio Müller: »Die Straße ist voll deutschem Dreck. Doch wer den sozial-ökologischen Wandel will, muss sich mit der Autoindustrie in Deutschland anlegen.«. Teil 2 unserer Reihe »Mythos Klimaretter Deutschland«, in: neues deutschland vom 05.11.2017, https://www.nd-aktuell.de/artikel/1069063.klimaschutz-die-strasse-ist-voll-deutschem-dreck.html?sstr=tadzio|m %C3 %BCller vom 26.06.2021.

13 SUV und andere Autos treffen selbst Erwachsene am Kopf oder an der Brust statt an den Beinen, wie kleinere Autos und das vorherrschende Design in den 1990er Jahren. Auch damit wird der Tod von tausenden Fußgänger*innen in Kauf genommen.

14 Sand im Getriebe: Pressemitteilung am 22. Juli 2019. Bündnis »Sand im Getriebe« kündigt Aktion zivilen Ungehorsams während der IAA in Frankfurt an. »Wir bringen die Verkehrsrevolution selbst auf die Straße!« 2019. Tadzio Müller: »Das Märchen vom grünen Kapitalismus. Die Massenpro-

fia und Auto bringt hunderte Treffer zu Diebstahl und Tacho-Manipulation, aber die wirkliche »Auto-Mafia« trägt Anzug und plant ganz kühl und rational mit dem Tod der Vielen, die sich keine Villa mit frischer Luft weit jenseits der Auto-Massen leisten können.[15] Die Autoindustrie ist für ca. zehn Tote in Deutschland, für 62 in der EU und 1600 weltweit verantwortlich, jeden Tag.[16] Dazu kommt eine ungefähr dreimal so hohe Zahl an Toten durch Luftverschmutzung.[17] Dem wird oft entgegengehalten, dass die Luftverschmutzung »nur« deren Lebenszeit verkürzt hätte und sie nicht auf der Stelle tot umfallen. Aber was macht ein Auto, das eine*n Fußgänger*in totfährt, anderes, als ihre Lebenszeit zu verkürzen?

Auto oder Leben

In Deutschland sind PKW und LKW heute für rund 20 Prozent aller Emissionen verantwortlich, 2010 waren es noch 17,4 Prozent (145 Millionen Tonnen).[18] Österreichs Autos sind für ein Drittel der nationalen Emissionen verantwortlich und in den USA ist der gesamte Transportsektor sogar der größte Emittent.[19]

Allen Verlautbarungen vom Klimaschutz zum Trotz steigen die Zahlen der Autos selbst in Westeuropa immer noch stark an.[20] Wenn dieses Wachstum sich in der Geschwindigkeit fortsetzte, wären 2030 ganze zweieinhalb Milliarden Autos auf der Erde.[21] Bei relativer Konstanz der anderen Co2-Emittenten wäre das Auto in zehn Jahren für ein Drittel oder sogar die Hälfte des Co2-Ausstoßes verantwortlich.

---

duktion von Tesla-Autos wird die Klimakrise nicht verhindern können, meint Tadzio Müller«, in: neues deutschland vom 27.02.2020, https://www.nd-aktuell.de/artikel/1133559.heisse-zeiten-n-die-klimakolumne-das-maerchen-vom-gruenen-kapitalismus.html vom 26.06.2021.

15 Zur Auto-Mafia siehe Andreas Herholz: »Kartellrechtswidrige Absprachen. Die Auto-Mafia«, in: Schweriner Volkszeitung vom 24.07.2017, https://www.svz.de/deutschland-welt/wirtschaft/die-auto-mafia-id17390056.html vom 26.06.2021.

16 K. Gietinger: Totalschaden. Wikipedia (Hg.): Verkehrstod. Deutschland 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Verkehrstod&oldid=212662769 vom 26.06.2021. European Transport Safety Council: Ranking EU Progress on Road Safety. 14th Road Safety Performance Index Report 2020.

17 Wikipedia: Verkehrstod.

18 1990 waren es 14,8 %, 2000 19,8 % und 2010 17,5 % (145,4 Millionen t nur Autos), dazu kamen 8 Million t Flugzeug, Schiff und Bahn), Umweltbundesamt, Daten zum Verkehr, Dessau und Berlin 2012, S. 44 sowie für 2016: Verkehrsclub Deutschland VCD 2016 (?), https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet.

19 Das waren 1,9 Milliarden Tonnen CO2 2016, während es im Energiesektor nur 1,8 Milliarden waren. Yale Environment360 (Hg.): Transportation Replaces Power in U.S. as Top Source of CO2 Emissions 2017, https://e360.yale.edu/digest/transportation-replaces-power-in-u-s-as-top-source-of-co2-emissions vom 26.06.2021.

20 International Energy Agency: Global Energy & CO2 Status Report. The latest trends in energy and emissions in 2017 2018, https://www.iea.org/reports/global-energy-co2-status-report-2017 vom 26.06.2021.

21 Der Passagierverkehr würde 2030 50 gegenüber 2015 steigen, der Frachtverkehr um 70 %. Sustainable Mobility for All (sum4all): Global Mobility Report 2017. Tracking Sector Performance 2017, https://www.sum4all.org/publications/global-mobility-report-2017 vom 26.06.2021, S. 10.

Leitbild von Verwaltung und Regierung ist die Erwartung einer weiteren Zunahme von PKW und LKW, sowohl der Zahl als auch der gefahrenen Kilometer nach. Euphemistisch wird das als »Wirtschaftswachstum« verkauft. Dabei steht außer Frage, dass eine ökologisch und ästhetisch lebenswerte Welt keine zweieinhalb Milliarden Autos aushalten kann. Ebenso hält der Planet nicht die Produktion dieser Zahl von Elektroautos aus. Woher sollten Lithium, Koltan, Nickel und die seltenen Erden kommen? Abgesehen von der ungeklärten Frage, ob derart riesige Vorkommen für so viele Batterien überhaupt irgendwo existieren, sollten doch auch die Menschen in diesen Ländern gefragt werden, ob sie sie liefern wollen. Das Land mit den wahrscheinlich größten Lithiumvorkommen wollte nicht weiter zum Rohstofflieferant degradiert sein. Der bolivianische Präsident Evo Morales entschied nach Protesten im Oktober 2019, das Lithium nicht weiter unverarbeitet zu exportieren und den ganzen Sektor zu verstaatlichen. Der »Lithiumputsch« von Polizei und Militär ließ nur einen Monat auf sich warten. Die Putschregierung versprach zu privatisieren und preiswert zu liefern. Ein Jahr später verlor der zeitweise reichste Mann der Welt und wahrscheinlich größte Lithiumkäufer, Elon Musk, in einer Diskussion auf Twitter angesichts der Vorwürfe, er und Tesla steckten hinter dem Putsch, die Geduld und blaffte ganz in Trumpscher Manier zurück: »Wir putschen weg, wen immer wir wollen! Komm klar damit.«[22] Obwohl die USA und die EU die Putschregierung als demokratisch beschönigten, gewann Luis Arce für den »Movimiento al Socialismo« (Bewegung zum Sozialismus) die Wahl im Oktober 2020. Der erste Lithiumputsch ist damit gescheitert.

In den ganz altmodischen Begriffen folgt daraus nichts anderes, als dass eine für den globalen Norden preiswerte Massenproduktion von Elektroautos ohne Neo-Imperialismus nicht zu haben ist. Wie viele Militär- und Polizeidiktaturen wären nötig für eine solche Antriebswende ohne Verkehrswende? Denn das sind die zwei Paradigmen, die zur Auswahl stehen. Die Antriebswende will alles so lassen, wie es ist, nur eben mit Elektromotor. Die Verkehrswende strebt hingegen ein ganz anderes Mobilitätssystem an, jenseits des Modells ein-Auto-je-Haushalt-für-fast-alle-Wege. Abgekürzt heißt das auch motorisierter Individualverkehr (MIV).[23] Der allererste und naheliegendste Schritt ist vielleicht in Deutschland der schwerste: Ab sofort kein Geld mehr in den exklusiven »Safe Space« dieses Systems zu investieren, die Nur-Autostraße.

Spatenstich für's E-Auto?

Zum Spatenstich kamen an einem kalten Dezembertag 2019 nicht nur die übliche Politprominenz eingeflogen, sondern auch eine Gegendemonstration von Fridays for Future, Extinction Rebellion und einer Bürgerinitiative. Das war für einige ungewohnt. Bis dahin konnten solche Zeremonien ungestört ablaufen. Der Ministerpräsident des

---

22 Elon Musk: »We coup whoever we want! Deal with it.« am 25.07.2020 auf Twitter, später von ihm gelöscht. Vgl. Federico Füllgraf: »Elon Musk, Bolivien und das Lithium-Puzzle in der Atacama-Wüste«, in: amerika21 vom 16.08.2020, https://www.amerika21.de/analyse/242254/elon-musk-bolivien-putsch vom 26.06.2021.

23 Frederic Rudolph/Thorsten Koska/Clemens Schneider: Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO2-freier Mobilität bis 2035 2017, https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/verkehrswende-fuer-deutschland vom 26.06.2021.

Landes Sachsen-Anhalt suchte das Gespräch und letztlich die Zustimmung der sehr jungen Leute dort, denn er wollte sich scheinbar nicht vorwerfen lassen, deren Zukunft per Ökozid zu zerstören.[24] Im Gegenteil: »Wir wollen doch aber nicht mehr mit Verbrennern fahren. Wir wollen doch alle versuchen, uns ökologisch zu bewegen. […] Ich bin oft in Potsdam und bin mit Schellnhuber sehr gut befreundet. Und wir wissen auch, was politisch machbar ist.«[25]

Wir ahnen, was »politisch machbar« ist: nichts. Und als Feigenblatt hatte auch Haseloff das E-Auto gefunden, abgesehen von »zehntausenden von Arbeitsplätzen«.[26] Schauen wir also noch einmal auf diese Wundertechnologie in letzter Minute. Selbst wenn Musk für seine Teslas putscht »whoever he likes«, kommt er aktuell kaum über eine Produktionsleistung von einer halben bis eine Millionen Autos jährlich.[27] Die für 2030 prognostizierten 2500 Millionen Autos elektrisch zu bauen, hieße folglich 2500 bis 5000 Jahre zu bauen. Bis dahin wäre zumindest die Wasserknappheit im brandenburgischen Grünheide keine Einschränkung mehr, denn Musks E-Auto-Fabrik würde dann wohl direkt in der Ostsee stehen. Wirtschaftswissenschaflter*innen würden nun etwas von Effizienzsteigerung, Lernkurve und Skalen-Effekt entgegnen. Das ist schön und gut, aber es lässt sich ja leicht ausrechnen: Wenn Tesla sich nun von einer Million auf zehn Millionen jährlich verzehnfacht, wären es immer noch 250 Jahre. Den größtmöglichen Wachstumsoptimismus vertritt wie gewohnt die Internationale Energieagentur IEA. Demnach könne der Bestand der Lithiumautos bei größtmöglicher staatlicher Förderung auf 230 Millionen bis zum Jahr 2030 erhöht werden. Das wären bei nur 1,9 Milliarden insgesamt erwarteten Autos 12 % der weltweiten Flotte. Das wahrscheinliche Szenario erwartet immerhin noch 145 Millionen bis 2030, oder 7 % der Flotte.

Es würde also bei konstantem Wachstum dieser Geschwindigkeit 13 Jahrzehnte dauern bis die knapp zwei Milliarden Autos der Welt elektrisch fahren. Das Ziel wäre im Jahr 2150 erreicht. Im »optimistischen« Szenario wäre es schon im Jahr 2100 soweit.[28]

Ob alles Lithium, Kupfer, Mangan und Bauxit der Erde überhaupt ausreichen würde ist eine offene Frage und in der Tat deutet selbst die IEA Zweifel an. Ob etwas vom »Lithiumdreieck«, dem Norden Portugals oder dem Kongo übrig bliebe weiß die IEA nicht. Die Länder werden in ihrem Bericht nicht einmal namentlich erwähnt. Ein »Nao« und »No« zum Bergbau ist in diesem Wachstumsoptimismus nicht vorgesehen. Eine 1,5 oder selbst zwei Grad Welt ist mit der Formel »ein E-Auto für jeden Verbrenner« unerreichbar. Die umfassende Mobilitätswende der Antriebswende zu opfern, heißt, das Klima aufzugeben und sich das ganze grün zu lügen.

---

24 Ökozid = wissentliche und deshalb kriminelle Zerstörung der ökologischen Lebensgrundlagen für Menschen, Pflanzen und Tiere.

25 Protokoll von c.k. und eines Mitstreiters in der Demo am 02.12.2019 gegen den Baubeginn der Autobahn 143 bei Halle an der Saale.

26 Haseloff meinte, die 13 km Autobahn würden mithelfen, »viele zehntausende Arbeitsplätze« zu ersetzten, die durch den Kohleausstieg wegfallen würden. Beide Aussagen sind unhaltbarer Unsinn.

27 Musk im BBC-Interview, in: F. Füllgraf: Elon Musk, Bolivien und das Lithium-Puzzle in der Atacama-Wüste.

28 Internationale Energieagentur, Global electric vehicle outlook 2021, IEA 2021.

Der Aufwand an Energie für Bergbau, den Bau der Auto-Fabriken sowie den Bau der Autos und deren Betrieb müsste vollständig aus erneuerbaren Quellen kommen. Auch das ist nicht der Fall. Weiterhin würde der giftige Abrieb von zehn Milliarden Reifen weiterhin an erster Stelle der Plastikpartikel in den Ozeanen stehen und als Feinstaub die Luft verschmutzen. Schließlich wäre auch der Lärm von E-Autos nicht viel geringer, weil dieser mehr durch die Reifen als durch den Motor entsteht. Und die seit einigen Jahren in Europa und Nordamerika wieder steigenden Zahlen der getöteten Fußgänger*innen und Radfahrer*innen würde nicht sinken.[29]

Es ist daher richtig, dem Elektroauto einen ökologischen Rucksack zu attestieren, der die Sparsamkeit beim Fahren aufhebt.[30] So ist ein E-Auto im gesamten Produkt-Lebenszyklus so umweltschädlich wie ein kleiner oder mittlerer Diesel, nur dass der (wahrnehmbare) Schmutz räumlich weiter entfernt ist als beim Verbrenner.[31]

Die Alternative bleibt daher der elektrische, motorisierte öffentliche Verkehr (MÖV). Natürlich sollte er ergänzt werden um Sharing-Angebote. Für diese wenigen würde das Lithium möglicherweise reichen, obwohl synthetisches Erdgas oder Wasserstoff aus erneuerbaren Energien umweltfreundlicher sind.

Es ist viel leichter, die Kohle- und Atomkraftwerke abzuschalten, als das System-Auto, denn kaum eine Technologie berührt so viele Bereiche des Lebens, weshalb Sozialwissenschaftler*innen vom Automobilismus sprechen. Um den Automobilismus zu überwinden, ist vieles nötig, und die schönen Pop-Up-Radwege und autofreien Stadtquartiere sind ein guter Anfang und im Kleinen machbar. Aber es führt kein Weg daran vorbei, den Stier auch bei den Hörnern zu packen. An der Autobahn zeigt sich die Wahrheit der Mobilitätspolitik. Selbst die konsequentesten der großen Umwelt-Organisationen, Robin Wood und Greenpeace, vermieden das Thema Autobahn-Baustopp bisher.[32] Das muss sich dringend ändern und dieses Buch soll einen Beitrag dazu leisten und Antworten anbieten auf die Fragen:

Warum ist es so schwer, das so vernünftige Tempolimit einzuführen? Wie kann der Komplex aus Männlichkeit und Auto aufgelöst werden? Warum ist das Auto scheinbar unberührbar? Und wieso ist diese Technologie überhaupt so deutsch?[33]

Dieses Buch sollte eine kurze Abhandlung über die Geschichte der Autobahn werden und ist schließlich eine Geschichte Deutschlands und Westeuropas in den letzten 110 Jahren geworden. Das scheinbar triviale Thema entpuppte sich als höchst vertrackt. Zum Thema Männlichkeit kam schnell Hitler hinzu, dann der italienische Futurismus

---

29 G. Monbiot: Cars are killing us. Within 10 years, we must phase them out.

30 Christoph Buchal/Hans-Dieter Karl/Hans-Werner Sinn: Kohlemotoren, Windmotoren und Dieselmotoren: Was zeigt die CO2-Bilanz? 2019, https://www.ifo.de/DocDL/sd-2019-08-sinn-karl-bucha l-motoren-2019-04-25.pdf vom 26.06.2021.

31 Ulrich Brand/Heinz Högelsberger/Nora Krenmayr/Danyal Maneka/Melanie Pichler/Enrico Schicketanz/Markus Wissen: Abschied vom Auto? Für einen sozial-ökologischen Umbau der österreichischen Autoindustrie 2020, https://con-labour.at/wp-content/uploads/2020/11/Brosch %C3 %B Cre-Abschied-vom-Auto.pdf vom 30.06.2021.

32 F. Rudolph/T. Koska/C. Schneider: Verkehrswende für Deutschland.

33 Georg Seeßlen spürt viele alltägliche Nazi-Kontinuitäten auf, aber nicht die Autobahn. Die steht dafür im Namen seines (leider nicht offen zugänglichen) Blogs: Das schönste an Deutschland ist die Autobahn. Vgl. www.seesslen-blog.de.

und die beiden Republiken der Nachkriegszeit. Daher ist dies eine Einladung, einen Blick auf das lange 20. Jahrhundert zu werfen, durch die Brille der Kritik an der Autobahn.

Mit der Kombination verschiedener sozialwissenschaftlicher Disziplinen hoffe ich, einen allgemein-verständlichen Überblick anzubieten und eine Synthese zu entwickeln, die die vielen einzelnen Punkte sinnvoll verbindet. Die Autobahn verstehe ich als systemrelevantes Symbol für das System Auto, als Lock-In-Effekt des Autos. Dieser rote Faden wird durch die Kapitel führen, die sich oft weit in anderen Themen bewegen. Die meisten davon können noch detaillierter in einzelnen Studien nachgelesen werden. Eine gewisse Neuheit für den Stand der Wissenschaft hoffe ich anbieten zu können in den Kapiteln zum Holocaust, zum Vergleich beider Nachkriegsrepubliken und zur Rolle von Auto und Autobahn in der deutschen Wiedervereinigung. Die Forschungen zu den Themen Männlichkeit, Staatlichkeit und Auto stehen bisher noch sehr nebeneinander und ich versuche, sie besser miteinander zu verbinden.

Die Reichsautobahn im 21. Jahrhundert

Autobahn, das klingt für viele furchtbar langweilig, unpolitisch, unwichtig. Vielleicht darum, weil im kollektiven Bewusstsein ein heimliches Wissen noch vorhanden ist über den Spruch, den jede*r im Westdeutschland der 1970er und 1980er Jahre gehört hat: Aber Hitler hat auch die Autobahn gebaut.[34] Wer hat schon Lust, damit noch einmal anzufangen? Sind wir nicht alle froh, dass außer hautengen Jeans, Sneakern, Mikro-Pony, Rennrädern, Schnauzbart und digitalen Armbanduhren so manches in den 1980er Jahren zurückgeblieben ist?

Die ehemalige Sprecherin der Tagesschau, Eva Herman, war ein deutliches Indiz dafür, dass der Retro-Trend die Reichsautobahn nicht ausgelassen hat. In der Kerner Talkshow hat sie die Mütter- und Familienpolitik des Dritten Reiches verteidigt. Der Geduldsfaden Kerners riss aber trotz vieler Gelegenheiten an anderer Stelle endgültig. Herman führte ihr letztes Argument ins Feld: »aber es sind auch Autobahnen damals gebaut worden und wir fahren heute drauf.«[35] Hermans Rauswurf wurde mithilfe der Bild »Zeitung« zu einem Skandal und der großartige Historiker Wolfgang Wippermann, der als eine Art Ankläger im Publikum saß, musste sich gegen heftige Attacken mit einer kleinen Broschüre mit dem vielsagenden Titel »Auf der Autobahn zum Mutterkreuz« verteidigen.

Das war im Jahr 2007 und man mag es auf die Nachkriegsgeneration von Herman beschränken. Doch die untergründige Faszination für das Dritte Reich steckt in Auto und Autobahn und hat längst die Generationenschranke übersprungen. Von dieser Hoffnung, es würde sich mit der Zeit geben, müssen wir uns verabschieden. Im Jahr 2019 avancierte eine Facebookgruppe gegen Greta Thunberg und Fridays for Future zur wahrscheinlich größten Gruppe in deutscher Sprache. »Fridays for Hubraum« hört sich spaßig an und mag so gemeint gewesen sein, wurde jedoch tatsächlich schnell zu einem

34 In meiner eigenen Umfrage haben das bisher alle Westdeutschen der Generation bestätigt. Siehe auch G. Brockhaus: Schauder und Idylle.

35 Talkshow Johannes B. Kerner, ZDF, 09.10.2007.

Sammelbecken für Frauen und Umweltschutz hassende Männer, die den Klimawandel leugnen.[36]

Den Höhepunkt der Hasswelle dürfte vorerst die Tempolimitdebatte 2019 in der beginnenden Pandemie gebildet haben. Manche Männer fühlten sich scheinbar in ihrem Wesenskern getroffen. Doch wieso? Wieso rief der Alpenverein zur Bergsteigpause auf, um die Notaufnahmen zu entlasten, während ein sofortiges Tempolimit nicht im Mindesten erwogen wurde? Feminist*innen wie Margarete Stockowski fassten die Debatte unter dem Label der toxischen Männlichkeit zusammen. Und vieles schien ganz natürlich zusammenzugehören. Ich werde im Folgenden eine historische Lesart anbieten, die uns zur Entstehung des automobilen Maskulinismus führen wird.

Viele Fachbücher und Artikel werde ich in allgemein verständlicher Sprache zusammenfassen. Was nicht allgemein geläufig ist, wird in Fußnoten erläutert werden. Dieses Buch kann so einmal mit und einmal ohne Fußnoten in zwei verschiedenen Tempi gelesen werden. Es baut auf zwei Prämissen des Soziologen Norbert Elias auf: Es sind menschliche Bedürfnisse und Träume, die neue Technologien hervorbringen, und unsere Gegenwart ist auch in den persönlichsten Regungen noch sedimentierte Geschichte.[37]

Aufbau des Buches

Das dritte Kapitel beginnt bei den Anfängen des Autowahns, dem italienischen Futurismus. Das Kapitel erklärt diese Kunstströmung und ihr enges Verhältnis zum Auto, zum Flugzeug und zum frühen italienischen Faschismus schon vor dem ersten Weltkrieg.

Das vierte Kapitel bleibt in Italien und zeichnet den Weg von Pamphleten und Manifesten zur ersten ideologisch motivierten staatlichen Automobil-Politik nach.

Das fünfte Kapitel legt die Grundlagen für die kommenden mit einer Skizze des Verhältnisses von Moderne und Faschismus. Es setzt seine italienische und deutsche Form ins Verhältnis und natürlich die Rolle von Auto und Autostraße darin. Es wird insbesondere vorgeschlagen, zwischen allgemeiner und spezifisch faschistischer oder »Deutscher Moderne« zu unterscheiden.

Das sechste Kapitel geht der nicht ganz trivialen Frage nach, wer eigentlich diese lästigen Nazis bezahlt hat, ihren Wahlkampf, ihre tausenden von LKWs, Autos und die teuren Mercedes, in denen Hitler sich so gerne fotografieren ließ. Wir sehen, dass die Auto-Industrie und allgemeiner, die »fossile« Industrie (also Erdöl, Kohle und chemische Industrie) einen großen Anteil hatte als Wahlkampfhelfer Hitlers. Für das Rätsel, warum gerade die Autobahn das erste wirtschaftspolitische Versprechen wurde, wird eine Antwort angeboten.

Das siebte Kapitel geht der These der Autobahnforschung nach, dass die Deutschen mit Autos, Autorennen und der Autobahn zum NS verführt wurden. Die These wird

---

36 Facebook Gruppe: Fridays For Hubraum, https://www.facebook.com/groups/FridaysforHubraum/ vom 26.06.2021.

37 Norbert Elias fasste es zusammen als Konvergenz von Soziogenese und Psychogenese. Vgl. ders.: Über den Prozeß der Zivilisation. Soziogenetische und psychogenetische Untersuchungen, Basel: Haus zum Falken 1939.

widerlegt und stattdessen wird eine weniger rosige aber stichhaltigere Erklärung angeboten, sowohl für das Mitmachen als auch für die Rolle der Autobahn.

Das achte Kapitel schließt inhaltlich eng an das siebte an und breitet die Kernthese aus, warum gerade Hitler so viele Autobahnen bauen ließ. Ausführlich werden die Rituale und massenmedialen Inszenierungen beschrieben, in deren Zentrum eine neue Form der Männlichkeit stand. Es wird gezeigt, dass die Autobahn der perfekte Ort war, um insbesondere die Arbeiter, die vorher die Rote Front gewählt hatten, als letzte gesellschaftliche Gruppe doch noch für den »Nationalsozialismus« zu gewinnen.

Das neunte Kapitel widmet sich dem traurigen aber unvermeidlichen Holocaust, der viel mehr mit der Autobahn und dem Straßenbau zu tun hat, als die Ingenieure und die vielen Lobredner*innen wissen woll(t)en. Es wird ein aktueller Stand der Forschung präsentiert zur Vernichtung durch Arbeit im Straßenbau und eine Liste der noch existierenden und beteiligten Baufirmen.

Das zehnte Kapitel geht in Kürze der Frage nach, ob die Autobahn nur der Kriegsvorbereitung gedient habe, wie es oft heißt, oder ob sie nicht vielmehr das Zünglein an der Waage war für den sowjetischen Sieg.

Kapitel elf schließt an Kapitel sieben an und hat zunächst wenig mit dem Straßenbau zu tun. Es soll vielmehr über die Versuche zur Entnazifizierung in beiden Republiken (DDR und BRD) aufklären, und die These des folgenden Kapitels untermauern.

Im zwölften Kapitel wird mittels der Psychoanalyse und zeitgenössischer Sozialstudien gezeigt, wie der Automobilismus ein Mittel war, um die unterdrückte Anhängerschaft zum »Nationalsozialismus« doch weiterhin in der Nachkriegszeit ausleben zu können.

Das 13. Kapitel widmet sich der bis heute in ihrem Autobahnprogramm sehr wenig beachteten DDR und fragt nach einigen Gründen für ihr Scheitern. Es kommt zu dem Schluss, dass der Erfolg im Auto- und Autobahnbau der Republik mehr geschadet als genutzt hat.

Das 14. Kapitel widmet sich der Zeit des »Postsozialismus«, also der Zeit ab 1990 in Ostdeutschland mit einem Ausblick auch nach Osteuropa. Es wird gezeigt, dass es zu einer Re-Patriarchalisierung der krisenhaften Gesellschaften kam und Auto und Autobahn darin eine wichtige stabilisierende Rolle hatten. Ferner wird diskutiert, warum sowohl Deutschland als auch Europa in der Begeisterung einerseits und zunehmender Ablehnung des Autobahnbaus andererseits bis heute in Ost und West gespalten ist. Ein großer Teil des Kapitels gilt der Forschungslücke zur ostdeutschen und allgemeinen post-sozialistischen Mentalität.

Das 15. Kapitel handelt von »Fridays for Hubraum« als Indiz für das Auftauen eines bis dahin »gefrorenen Diskurses« und dessen Beitrag zur so genannten toxischen Männlichkeit.

Kapitel 16 reflektiert, wieso Autobahnbau und SUVs bei der neuen Rechten weltweit so beliebt sind und wie sich darin eine Sehnsucht nach einer Rückkehr in die Vergangenheit ausdrückt.

Das 17. Kapitel schließt mit einigen erfreulichen Ausblicken und einer philosophischen Diskussion mit Friedrich Nietzsche und Agnes Heller. Das letzte Kapitel verortet den Automobilismus historisch und gegenwärtig in dem umfassenden Konzept des euro-zentrischen Fossilismus von Andreas Malm und dem Zetkin-Kollektiv.

Tabelle 1: Bau der Autobahn 1921–2021

Zeitraum[38]	Zubau jeweils in Kilometern	Gesamt in Kilometern		
1915 – 21	8 (Avus)	8		
1928 – 32[39]	-	8		
1933 – 36	1000	1000 (ohne Avus)		
1936 – 38	2000	3000		
1938 – 40[40]	796	3796		
1941 – 45[41]	59[42]	3855		
Stand 8. Mai 1945 (Baustopp 1945 – 1955)				
Ausland (AT, ĈSSR, PL, UdSSR)	SBZ (sowjetische Besatzungszone)	WBZ (westalliierte Besatzungszone)	WBZ und SBZ zusammen	Gesamt 1945[43]
390	1378	2128[44]	3506	3855
	DDR		BRD	
Zeitraum	Zubau	gesamt	Zubau	gesamt
1949		1378		2128
1950 – 60	0		ca 500[45]	2628
1960 – 70	0		ca 1500[46]	4128
1970 – 80	437 (1983 fertig)		ca 3000[47]	7128

38 Die Zahlen und die Zeitabschnitte sind teilweise nicht harmonisch zueinander. Das liegt am wechselnden Status einiger Straßen sowie dem Durcheinander im Zuge des Zweiten Weltkriegs.

39 Die kurze Autostraße von nach Köln nach Bonn war eine nur-Autostraße mit zwei je sehr breiten Spuren. Überholen war möglich, aber die Spuren waren ihrerseits nicht getrennt. Sie war noch keine Autobahn, auch wenn es oft behauptet wird.

40 Aus den anderen Zahlen errechnet. Die Avus wurde kurz vor dem Krieg dem allgemeinen Netz eingegliedert, ohne weitere Nutzungs-Gebühren.

41 Aus den anderen Zahlen errechnet.

42 Der Wert ist zu niedrig, um auf 3896 km zum Kriegsende zu kommen.

43 Ohne Zerstörungen zu berücksichtigen, jedoch mit den 20 km Bonn-Köln, obwohl erst 1958 wieder zur Autobahn erklärt.

44 Winfried Wolf: Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße: Geschichte, Bilanz, Perspektiven, Hamburg: Rasch und Röhring 1992, S. 163.

45 Ebd., S. 164.

46 Ebd.

47 Ebd.

1980–90			ca 1694	8822
1955–90	437		6694	
1990		1815		8822
3.10.1990	Gesamt: 10.637 km			
1990–2020	1272 (Osten)[48]		1091 (Westen)[49]	Zusammen: 2.363
2020	Gesamt ~13.000			
2030 (geplant)	Gesamt ~13.850 (~14050 mit autobahnmäßigen Bundesstraßen)			

48 Addiert sind hier alle Bauprojekte des Programms »Verkehrsprojekte deutsche Einheit«, ausgeführt von der GmbH der Länder und des Bundes DEGES. Berücksichtigt sind jeweils die gesamten Streckenlängen, auch wenn sie teils in der alten BRD liegen, weil sie die alte Grenze überqueren.

49 Errechnet aus den übrigen Zahlen.

Der Futurismus – Automobil und neue Männlichkeit

»Bei den Italienern ist der Rausch des Geschwindigkeits-Körpers total und führt direkt vom Sport zum Krieg: so die ›Bomberpoesie‹ Mussolinis, die Begeisterung der Futuristen und vor allem Marinettis…« *Paul Virilio, Vitesse et Politique, 1979*[1]

»Haben Sie auf dem Boulevard des Italiens das echte Automobil gesehen?«
»Vier Automobile!«
»Elf Automobile!«
»Eine Automobilausstellung!«
»Das ist buchstäblich das Ende der Welt!«
»Nein, das ist das ›Fin de siècle‹!« *Ilja Ehrenburg, das Leben der Autos, 1930*

Die Wurzeln des deutschen »Nationalsozialismus« lassen sich weit zurückverfolgen bis in den pseudo-wissenschaftlichen Rassismus des 19. Jahrhunderts und seinen Vorläufer, den britischen Malthusianismus.[2] Eine späte Entwicklungsstufe bildete der frühe Faschismus in Italien und Frankreich vor dem ersten Weltkrieg. Noch bevor er jedoch

1 Paul Virilio, ins Deutsche übersetzt von Ulrich Raulff: Fahren, fahren, fahren (im Original: Vitesse et Politique), Berlin: Merve-Verl. 1978, S. 15.

2 Anna Bergmann: Klimakatastrophen, Pest und Massensterben in Europa. Staatliche Todesabwehr und todesabhängige Medizin zwischen Rationalität und Opferkult in der Moderne. Univ., Habil.-Schr., Frankfurt (Oder) 2003. Zum allmählichen Verschwinden des analytischen Konzeptes »Faschismus« und der Verdrängung durch einen »anti-totalitäre[n] und anti-antifaschistischen[n] Konsens« in der Erinnerungskultur seit den 1980er Jahren in Italien und der BRD siehe: Traverso, Enzo: Gebrauchsanleitung für die Vergangenheit: Geschichte, Erinnerung, Politik, Unrast Verlag, Münster 2007, S. 93.

eine politische Bewegung und schließlich eine Staatsmacht wurde, war er ein kulturelles Phänomen.[3] Als solches sollte er heute genauso ernst genommen werden. Der große Historiker des Faschismus, Zeev Sternhell, hat gezeigt, wie der Faschismus am Vorabend des ersten Weltkriegs zur Reife gekommen war und eine dritte unabhängige politische Kraft neben Liberalismus und Sozialismus in Europa wurde. Von der Macht war er freilich noch sehr weit entfernt. Erst als der bürgerliche Liberalismus und die Reste der Monarchien vom Krieg völlig zerrüttet waren und die Versuche sozialistischer Räterepubliken außer in Russland allesamt scheiterten, schlug seine Stunde. In diesem Kapitel fasse ich die Gedanken Sternhells zur Entstehung dieser Urform des Faschismus zusammen und gehe auf die letzte und laut Sternhell wichtigste Zutat dieser toxischen Mischung ein: den »Futurismus«. Erst der Futurismus hat den Faschismus von den etwas behäbigen und altväterlichen konservativen und nationalistischen Bewegungen geschieden. In ihm nahm der Kult der Technik und des Autos einen zentralen Platz ein. Um das Auto wurde die Ideologie des neuen Mannes errichtet, der als Kämpfer, Soldat und Zerstörer von Humanismus und Aufklärung wüten sollte. Im Futurismus wurde in künstlerischer Form vorgedacht und gefordert, was zweieinhalb Jahrzehnte später in Deutschland Wirklichkeit werden sollte. Eine neue Männlichkeit und eine reaktionäre Form der Moderne verbanden die schlechtesten Traditionen Europas.

Vom Frühfaschismus vor dem ersten Weltkrieg führten nicht alle, aber sehr viele Linien zur späteren Staatsform. In dieser Frühphase, während der Kunstepoche des Fin de Siecle wie auch später, fehlte den Italienern der Antisemitismus und auch der allgemeine Rassismus war weniger zentral als in Deutschland.[4] Ein Bündnis mit dem Kapital und den herrschenden Klassen stand für diese kleine Bewegung, die vom großen Umsturz träumte, überhaupt nicht zur Debatte.[5] Die noch sehr heterogene Strömung aus Syndikalisten, Sorealianisten, Anarchisten, Futuristen und Nationalisten bediente sich wie auch die heutige neue Rechte schamlos bei der marxistischen Arbeiter*innenbewegung und blieb selbst nicht ohne Einfluss auf diese. Besonders zwischen Anarchismus und Faschismus waren die Grenzen sehr durchlässig in beide Richtungen. Französische Syndikalisten und italienische Insurrektionalisten trugen zur Entstehung dieser dritten politischen Bewegung bei. Zwar hat der Faschismus unübersehbar beim Marxismus geräubert, wie Sternhell schreibt, aber dennoch war er keine Variation oder Degeneration

3 »The first is that fascism, before it became a political force, was a cultural phenomenon. The growth of fascism would not have been possible without the revolt against the Enlightenment and the French Revolution which swept across Europe at the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth. Everywhere in Europe, the cultural revolt preceded the political; the rise of the Fascist movements and the Fascist seizure of power in Italy became possible only because of the conjunction of the accumulated influence of that cultural and intellectual revolution with the political, social, and psychological conditions that came into being at the end of the First World War. In that sense, fascism was only an extreme manifestation of a much broader and more comprehensive phenomenon.« Šṭernhel Zeēv: The birth of fascist ideology. From cultural rebellion to political revolution, Princeton, NJ: Princeton Univ. Press 1994, S. 3.

4 Der Antisemitismus spielte unter Mussolini keine Rolle von 1922 – 1938. Vgl. Traverso, Enzo: Gebrauchsanleitung für die Geschichte, S. 89.

5 Zeev Sternhell, Facism – an introduction.

des Sozialismus, sondern eine eigenständige politische Kraft.[6] Liberalismus und Sozialismus bezogen sich trotz aller Gegnerschaft doch beide auf das Erbe von Aufklärung und Rationalismus, während der Faschismus im Kern antimaterialistisch und antirational war und es in seiner immanenten Wissenschaftsfeindschaft bis heute geblieben ist.[7]

Überläufer*innen gab es wie aus dem liberalen Lager gleichwohl viele und ihr prominentester war Mussolini, der im ersten Weltkrieg von den Sozialisten zu den Faschisten wechselte. Erst im spanischen Bürgerkrieg der 1930er Jahre hatten sich die Strömungen dann deutlich voneinander getrennt und es standen sich Syndikalisten, Anarchisten, Sozialisten und Franquisten auf Leben und Tod feindlich gegenüber. Und bei genauerem Hinsehen haben sich auch die deutschen Gewerkschaften und die Reste der SPD im ersten Halbjahr 1933 nicht von der Option eines Zweckbündnisses mit dem »Nationalsozialismus« à la Italia abgewandt, sondern wurden umgekehrt von diesem endgültig verworfen (siehe Kapitel 6).[8]

Es lohnt sich daher ein genauer Blick auf die chaotische Frühphase dieser politischen Strömung und ihre beständige Liebe zum Automobil.

Die Sehnsucht nach dem Sturm

Den Namen Futuristen gaben diese sich selbst, erstmals in einem Manifest auf der ersten Seite der Pariser Zeitung Le Figaro im Jahr 1909. Wahrscheinlich war diese wie die meisten Ausstellungen und Reisen der »Futuristen« von ihrem reichen Gönner Marinetti bezahlt. Der vornehmlich in Kunstkreisen bekannte Marinetti wurde später Kulturminister unter Mussolini und blieb es bis zu dessen Ende. Er war seit spätestens 1909 bestimmend für die politische Richtung des Künstlerzirkels, der sich so nennenden »Futuristen«. Sie waren weniger als 100 Männer und nur eine von vielen avantgardistischen Richtungen der Zeit, die das alte Überwinden und das radikal Neue schaffen wollten. Die französischen Kubisten machten sich über sie lustig und sahen in ihnen nicht mehr als eine Unterkategorie ihrer selbst. Die deutschen Dadaist*innen waren die erklärten Feinde Marinettis und nutzen ebenfalls Performances, Ausstellungen und Manifeste mit dem Ziel der größtmöglichen Provokation, jedoch ohne dabei Frauen zu verachten und den Krieg zu loben. Einen gewissen Einfluss nahm Marinetti auf den frühen russischen Kubismus mit einer Wanderausstellung 1912 in St. Petersburg und Moskau. Doch als er persönlich kurz vor Kriegsbeginn 1914 nach Moskau reiste, erklärten die russischen Künstler, ihm nichts zu schulden, und bezogen sich nicht weiter auf

6 Zeev Sternhell: The birth of fascist ideology, S. 4.

7 Ebd., S. 8. (Vor der Klimawandelleugnung und Coronaleugnung war diese Aussage in gewisser Weise originell, nun ist sie fast banal geworden.).

8 Clara Zetkin hat zehn Jahre vorher, 1923, vor dem italienischen Szenario gewarnt: »Wir dürfen den Faschismus nicht nach dem Muster der Reformisten in Italien bekämpfen, die ihn anflehten: ›Tu mir nichts, ich tue dir auch nichts!‹« Vgl. Clara Zetkin: Der Kampf gegen den Faschismus. Bericht auf dem Erweiterten Plenum des Exekutivkomitees der Kommunistischen Internationale (20.06.1923) 1923. Genau diesem Muster folgten jedoch Gewerkschaft und SPD seit dem Sommer 1932 in aller Deutlichkeit.

ihn und seine Italiener.[9] Mit der »letzten futuristischen Ausstellung der Malerei 0,10« 1915 wurde der Futurismus in Russland tatsächlich beendet. Der sich bald im Zuge der Revolution entwickelnde Konstruktivismus, der Tatlevs Turm, Malewitschs schwarzes Quadrat und Eisensteins Filme hervorbrachte, war der westeuropäischen Kunst der Zeit voraus. Dennoch wird in der Kunstgeschichte und Wikipedia heute vieles dem Einfluss des italienischen Futurismus zugeschrieben, was ihm nicht angehörte. Dahinter steht zum einen das semantische Missverständnis, Kunst, die sich auf die Zukunft bezieht, als Futurismus zu bezeichnen. Dabei war es entweder anmaßend oder eben ein geschickter Schachzug von Marinetti, sich gewissermaßen den Namen gesichert zu haben. Denn fast alle Kunst der Zeit hat einen Bezug zur Zukunft, zu Maschinen und Fortschritt, ohne dabei von »den Futuristen« beeinflusst worden zu sein. Zum zweiten neigen besonders italienische Autor*innen, aber auch andere, die die Sowjetunion und Oktoberrevolution nicht sehr mögen, dazu, ihr ein genuin kreatives Werk abzusprechen. Das geht am besten mit der Behauptung, alles, was die russische Avantgarde ab 1917 produziert habe, sei letztlich nur eine Variation der Wanderausstellung Marinettis fünf Jahre zuvor. (Selbst der Expressionismus und Kubismus wird ihm von manchen zugeschlagen.) Das ist eine einseitig von West- oder Südeuropa gesehen eurozentrische und zugleich anti-sowjetische Lesart der Kunstgeschichte.

Gleichwohl, auch wenn wir den Futurismus auf die Handvoll Männer um Marinetti beschränkten, lässt sich nicht abstreiten, dass dieser einiges von Einfluss hervorgebracht hat. So hat Russolo mit der »Maschinenmusik« wahrscheinlich den ersten Vorläufer des Techno geschaffen und in Deutschland verbreitete sich die Lieblingsvokabel der Futuristen: der Sturm. In Berlin nannte Herwart Walden seine ab 1910 erscheinende Zeitschrift »Sturm«, und 1912 seine Galerie »der Sturm«, in der Marinetti angeblich selbst ein Jahr später im Herbstsalon sein Manifest vorlas.[10] Dazwischen gab es die »Sturm-Abende«, an denen die jeweils aktuellen futuristischen Manifeste gelesen werden konnten.[11] 1916 kam noch Georg Muchs »Sturm-Kunstschule« hinzu, in der zweitweise Oskar Kokoschka lehrte. Es folgten Sturmbuchladen (1917) und Sturmbühne (1918).[12] Der nächste Neologismus mit Sturm war dann einige Jahre später schon Hitlers »Sturmabteilung« (1921), die Zeitschrift der Nazis »Stürmer« (1923), das »Sturmgeschütz« (1935) und ganz zuletzt das »Sturmgewehr« und der »Volkssturm« (1944).

Was später zur staatlichen Ästhetik werden sollte, galt im späten Kaiserreich noch als Provokation. 1913 debattierte das preußische Abgeordnetenhaus über die Herbstausstellung und einer der Herren äußerte sich so: »Denn, meine Herren, wir haben es

---

9 Noch 1912 bezog sich die Gruppe Gileja in Moskau und ihr Manifest »ein Schlag ins Gesicht des öffentlichen Geschmacks« direkt auf Marinetti. 1914 war das nicht mehr der Fall, man grenzte sich ab. Vgl. Anna Lawton/Herbert Eagle (Hg.): Russian futurism through its manifestoes, 1912 – 1928, Ithaca: Cornell Univ. Pr 1988, S. 1-3. In: Wikipedia (Hg.): Russian Futurism 2021, https://en.wikipedia.org/wiki/Russian_Futurism#cite_note-:0-1 vom 05.07.2021.

10 Vierzehn Werke von Futuristen waren ausgestellt, von Giacomo Balla, Umberto Boccioni, Carlo Carrà, Luigi Russolo, Gino Severini und Ardengo Soffici.

11 Wikipedia (Hg.): Stellung zum Faschismus ab 1920, in: Futurismus 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Futurismus#Stellung_zum_Faschismus_ab_1920 vom 05.07.2021.

12 Wikipedia (Hg.): Der Sturm (Zeitschrift) 2021, https://de.wikipedia.org/wiki/Der_Sturm_(Zeitschrift)#cite_ref-3 vom 05.07.2021.

hier mit einer Richtung zu tun, die eine Entartung bedeutet, Symptom einer kranken Zeit [lebhafter Beifall].«[13]

Wie wir noch sehen werden, entstand diese Strömung zunächst also gegen den Konservatismus, bevor sie ein Bündnis mit ihm einging ohne jedoch mit ihm je ganz zu verschmelzen. Der Futurismus war gewissermaßen die vergiftete Urquelle, aus der erst später die Schwarzhemden und der »Nationalsozialismus« werden sollten. Moderne Neonazis haben das nicht vergessen. So haben diese ihr Haus in Rom vor einigen Jahren Casa Pound genannt. Pound war ein britischer Futurist und Bewunderer Marinettis. Wer heute auf YouTube nach dem Futurismus sucht, findet viele Erklärvideos aus der ganz rechten Ecke. Man weiß, wo die eigene Tradition liegt, und versucht an alte Erfolge anzuknüpfen.

Futurismus-Faschismus

Der Futurismus ergänzte den frühen Faschismus um die Lust an der gezielten Provokation und an den neuen Maschinen der Geschwindigkeit: Flugzeug, Auto, Motorrad und Eisenbahn. Die Sozialwissenschaftlerin Daniela Zenone schreibt: »Das futuristische Credo hieß Aktion, Geschwindigkeit, aggressive und zerstörerische Geste, womit man sich von der Stagnation, Passivität und Langsamkeit der vergangenen Epoche und der bürgerlichen Mentalität absetzen wollte.«[14] Das wird mehr als deutlich schon im ersten futuristischen Manifest von 1909:

> »Wir erklären, dass sich die Herrlichkeit der Welt um eine neue Schönheit bereichert hat: die Schönheit der Geschwindigkeit. Ein Rennwagen, dessen Karosserie große Rohre schmücken, die Schlangen mit explosivem Atem gleichen […] ein aufheulendes Auto, das auf Kartätschen zu laufen scheint, ist schöner als die Nike von Samothrake.
> Wir wollen den Mann besingen, der das Steuer hält, dessen Idealachse die Erde durchquert, die selbst auf ihrer Bahn dahinjagt. […][15]
> Wir wollen den Krieg verherrlichen – diese einzige Hygiene der Welt – den Militarismus, den Patriotismus, die Vernichtungstat der Anarchisten, die schönen Ideen, für die man stirbt, und die Verachtung des Weibes. Wir wollen […] gegen den Moralismus, den Feminismus und gegen jede Feigheit kämpfen, die auf Zweckmäßigkeit und Eigennutz beruht.«[16]

Giovanni Pappini steigerte die Gewaltverherrlichung Marinettis bis zur eigenen Todessehnsucht und dichtete, was vielleicht im Berliner Salon verlesen wurde – 1913:

13 Wikipedia (Hg.): Erster Deutscher Herbstsalon 2020, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Erster_Deutscher_Herbstsalon&oldid=205669747 vom 05.07.2021.

14 Daniela Zenone: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung (= Schriftenreihe: Forschungsschwerpunkt Technik – Arbeit – Umwelt, Abteilung Organisation und Technikgenese gGmbH, 02–115), Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH 2002, S. 10.

15 F. T. Marinetti: Gründung und Manifest des Futurismus 1909. Zitiert nach Wolfgang Asholt/Walter Fähnders (Hg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde. (1909 – 1938), Stuttgart: Metzler 1995, S. 3-7. Hier zitiert nach D. Zenone, S. 10.

16 D. Zenone, S. 11-12.

»Interner und externer Krieg, Revolution und Eroberung, das ist unsere Geschichte. Wir müssen unter uns und gegen die anderen kämpfen, wenn wir wollen, dass die Zivilisation voranschreitet: Opfer, Opfer, Opfer. Opfer sind absolut notwendig. Das Blut ist der Wein der starken Völker; das Blut ist das Schmieröl der Räder dieser Maschine, die von der Vergangenheit bis in die Zukunft fliegt [...]. Das ganze Leben unserer Zeit besteht aus der Organisation von notwendigen Massakern [...]. Die industrielle Zivilisation, wie die kriegerische, ernährt sich von Leichen. Kanonenfleisch und Maschinenfleisch.«[17]

Ist es überraschend, dass es dieser Futurismus war, der, wie Zenone schreibt, »wesentlich zur Herausbildung des politischen Stils der Faschisten [beitrug]?«[18]

»In der Frühphase der Bewegung war das politische Verhalten der Faschisten durch das Politikverständnis der Futuristen beeinflusst, das sich auf das Prinzip des gewalttätigen Aktionismus und des Antagonismus stützte. (Die Komponente der Gewalt war für viele Männer das ausschlaggebende Moment ihrer Entscheidung, der futuristischen politischen Partei beizutreten).«[19]

Als Italien am Ende des Krieges ähnlich wie Deutschland in eine Phase des Bürgerkriegs eintrat, wurden die Söldner zur Niederschlagung der Arbeiterbewegung aus den drei Kampfgruppen Arditi, den Fasci di Combatimento (die den Namen Faschismus prägten) und auch aus Kreisen der Futuristen rekrutiert.

»Mit Unterstützung aus Politik, Polizei und Wirtschaft konnte so die organisierte Linke ausgeschaltet und die faschistische Diktatur etabliert werden. Am 5. April 1919 ›feierten‹ Futuristen, Arditi und Faschisten ihr Bündnis mit der Zerstörung der Redaktionsräume von Avanti, der Mailänder sozialistischen Parteizeitung. Marinetti war einer der Anführer der Gewaltaktion, die ohne jegliches polizeiliches Einschreiten durchgeführt werden konnte.«[20]

Schließlich gingen die Kampfbünde im Fasci di Combattimento auf und auch Marinetti saß im Zentralkomitee.[21] So wurde aus dem Künstler und Mäzenaten der Provokation und des frühen Happenings ein Anführer der Terrortruppe. Es waren freilich nicht die Handvoll Künstler, die die Sozialisten mit »massivem Terror« besiegten, sondern die über 100.000 deklassierten Soldaten und »Landsknechtsnaturen«, die sich von seinem

---

17 Giovanni Papini: La vita non è sacra, in: Lacerba, 15 Ottobre 1913. Übersetzung von D. Zenone. Zitiert nach: ebd., S. 19.

18 Ebd., S. 23. Zur Illustration der Bedeutung der Gewalt der Straße für den Übergang zur Staatsphase des Faschismus: »Die Kampfgruppen von Futuristen, Arditi und Faschisten begannen 1919 mit massiven Terroraktionen gegen die Sozialisten und deren Organisationen vorzugehen. Mit Unterstützung aus Politik, Polizei und Wirtschaft konnte so die organisierte Linke ausgeschaltet und die faschistische Diktatur etabliert werden. Am 5. April 1919 ›feierten‹ Futuristen, Arditi und Faschisten ihr Bündnis mit der Zerstörung der Redaktionsräume von Avanti, der Mailänder sozialistischen Parteizeitung. Marinetti war einer der Anführer der Gewaltaktion, die ohne jegliches polizeiliches Einschreiten durchgeführt werden konnte. Schiavo, A.: 1981, S. 26-27. Zitiert nach: D. Zenone, S. 24.

19 D. Zenone, S. 23.

20 Alberto Schiavo: Futurismo e Fascismo, Rom: giovanni volpe editore 1981, S. 12-13.

21 Ebd., S. 16-30.

»geschwollenen Wortradikalismus« und der legitimierten Gewalt gegen Schwächere angezogen fühlten, abgesehen von der Besoldung, die sie wie die deutschen Freikorps aus wohlhabenden Kreisen erhielten.[22]

Autos in zwei Bürgerkriegen

Da die Faschisten im Gegensatz zur Arbeiterbewegung gut finanziert wurden, konnten sie sich alles Kriegsgerät leisten. In Berlin fielen die Brigade Erhardt und andere Freikorps mit erbeuteten britischen Tanks, gepanzerten Autos, Flammenwerfern und Flugzeugen im proletarischen Neukölln und Lichtenberg ein.[23]

In Italien waren die Geschütze kleiner, aber der Terror nicht weniger schlimm. Das Auto spielte auch hierin eine unrühmliche Rolle, diesmal nicht als symbolischer Wunschort, sondern sehr praktisch als Flotte von Lastwagen. Zenone stimmt dem Historiker Kuhm zu:

> »Das ausschlaggebende Element für die Effektivität der faschistischen Terroraktionen liegt nach Kuhms Interpretation in der Bedeutung der Mobilität, die durch Lastautos gewährleistet wurde, welche ›die Überlegenheit der faschistischen Offensive über die Defensive der Arbeiterbewegung, die Überlegenheit des Bewegungskrieges über den Stellungskrieg‹ garantierten.«[24]

»Mit Hilfe des Lastautos bringen sie die Gewalt auf die Straße und vertreiben die Politik [Arbeiterbewegung, Gewerkschaften, Sozialisten, Kommunisten, Anarchisten], die sie anders nicht hätten bezwingen können« als mit den monatelangen »Strafexpeditionen«.[25] Als italienische Besonderheit kommt hinzu, dass die Arbeiterbewegung auch

---

22 Clara Zetkin: Der Kampf gegen den Faschismus. Bericht auf dem Erweiterten Plenum des Exekutivkomitees der Kommunistischen Internationale (20.06.1923) 1923.

23 1918/19 erscheint in der Rückschau wie ein winziges Vorspiel zu 1945. Die Rote Fahne wurde dreimal auf dem Brandenburger Tor gehisst und zweimal gewaltsam abgerissen. In Berlin kämpften zwei Mal Rote Armeen gegen Hakenkreuzfahnen. Berlin wurde das erste Mal 1919 aus der Luft bombardiert und Häuser von Tanks durch die Freikorps zerstört. Das Reenactment fand 1945 abermals mit Hakenkreuz-Fahnen statt. Die Ersten, die 1918 die rote Fahne auf dem Brandenburger Tor hissten, waren revolutionäre Soldaten einer, wenn man so will, deutschen »Roten Armee«. 1945 erschien die sowjetische Rote Armee. 1919 wurde die rote Fahne von den »Hakenkreuzlern«, d.h. den Freikorps vom Brandenburger Tor gerissen, wer sie 1953 abriss ist unbekannt, aber es könnten abermals »Hakenkreuzler« gewesen sein. Gehisst wurde sie drei Mal: 1918 von den Soldaten- und Arbeiterräten, 1945 von der Roten Armee und nach dem 17. Juni 1953. Vgl. Bernt Engelmann: Berlin. Eine Stadt wie keine andere, München: Bertelsmann 1986.

24 D. Zenone: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus, S. 26.

25 »Angelo Tasca, einer der Gründungsmitglieder der PCI (Kommunistische Partei Italiens), liefert in seinem Buch ›Glauben, gehorchen, kämpfen. Aufstieg des Faschismus in Italien.‹ (Erstausgabe Paris 1938), eine detaillierte Beschreibung des üblichen Schemas der faschistischen Strafexpeditionen, bei denen die Lastautos zum zentralen Faktor der Strategie wurden. ›Die Schwarzhemden werden auf Lastautos verladen, sie werden von der Agrarvereinigung (Associazione Agraria) oder den Regimentdepots mit Waffen versorgt, dann fahren sie an den Ort, der das Ziel ihrer Expedition ist. […] Die Faschisten stürzen zur Camera del Lavoro, zur Liga, zur Genossenschaft, zum Volksheim, sie brechen die Türen auf, werfen die Möbel auf die Straße, zerstören Bücher und Waren; dann wird ein Faß Benzin ausgegossen, und ein paar Minuten später steht alles in hellen Flammen. Jene Men-

im ländlichen Raum stark war und zuerst dort niedergerungen wurde. Erst nachdem das Land 1921 in den Händen der Schwarzhemden war, begann die Offensive auf die Städte.[26]

In Deutschland war der Effekt des Autos geringer, aber ebenfalls erheblich. Vor allem konnten die Freikorps 1919 auf Autos ausweichen, wo die Eisenbahn bestreikt wurde.[27] Sein dritter Auftritt war in der Zeit des braunen Terrors zwischen Reichstagsbrand 1933 und vollständiger Zerstörung der inneren Opposition um 1935. Nach dem inszenierten und den Linken in die Schuhe geschobenen Reichstagsbrand arbeiteten SA und SS ihre schwarzen Listen ab und verschleppten Tausende in kürzester Zeit in ihre Folterkeller und KZ.[28] Auch heute ist das Ausmaß und die geplante Bestialität wenig bekannt (Ärzte standen bereit, um den Tod während der Folter hinauszuzögern, Rizinusöl war überall gekauft worden).[29] Und es standen Autos bereit – tausende Verhaftungen erfolgten mitten in den Städten, nachts, möglichst ohne zu großes Aufheben, der Terror sollte sichtbar sein, aber keinen Skandal und vor allem keinen Protest provozieren. Ohne die vielen Autos wären so viele dezentrale Verhaftungen ohne großes Aufsehen nicht möglich gewesen. Denn trotz gelegentlichen Geldmangels verfügte *jede* SA-Ortsgruppe über eigene Autos, was für die damalige Zeit ein ungeheurer Luxus war. Auf die rund 60 Millionen Staatsbürger kamen weniger als eine halbe Millionen Autos. Das waren achtzig Autos je 1000 Personen. Das von Überlebenden schon im Sommer in der Schweiz herausgebrachte Braunbuch berichtete von den Morden und Verhaftungen:

---

schen, die man in den überfallenen Lokalen vorfindet, werden brutal geschlagen oder kurzerhand umgebracht […]‹ ›Tag für Tag ziehen Strafexpeditionen aus‹ berichtet der rechtsstehende Giornale d'Italia. ›Das Faschistische Lastauto fährt in ein bestimmtes Dorf und dort direkt vor das Haus eines bestimmten Ligaführers. Zuerst versucht man es mit gütlichem Verhandeln […] bleibt er hart, tritt die Gewalt an die Stelle der Argumente.‹« Zit. nach K. Kuhm: 1995a, S. 125. D. Zenone 2002, S. 26.

26 Vgl. Zetkin 1923.

27 Klaus Gietinger, November 1918: Der verpasste Frühling des 20. Jahrhunderts, Nautilus-Verlag 2018.

28 Zum Reichstagsbrand vgl. KPD im Exil (Hg.): Braunbuch über Reichstagsbrand und Hitler-Terror, Paris 1933.

29 »Die Folter beginnt mit dem Augenblick, wo die Opfer aus der Wohnung ›abgeholt‹ werden. Revolver werden den Oeffnenden vorgehalten; die Familienmitglieder werden bedroht, man zerschlägt Möbel, Bibliotheken werden zertreten oder auf die Strasse geworfen. Schriftstellern vernichtete man vor ihren Augen Manuskripte, die Frucht vieler Monate Arbeit. Arbeitern beschlagnahmt man das letzte Lohngeld. Die Familie steht dabei. Die Kinder sehen fassungslos, dass der Vater von unbekannten jungen Leuten ins Gesicht geschlagen wird, dass er wehrlos ist, und schon steht riesengross vor allen die Sorge, wie alles enden wird. Die Frau sieht die rohen Gesichter der verhaftenden Burschen. Sie beginnt zu ahnen, was bevorsteht. Sie will mehr wissen. Sie fragt, wohin man ihren Mann bringt. Sie hört nur höhnische Antworten, und dann stösst man den Gefangenen aus der Wohnung und treibt ihn die Treppe hinunter auf die Strasse in das bereitstehende Auto. Ein Bericht meldet, dass während der Verhaftung im Treppenhaus die Schläge begannen. Plötzlich hört der Verhaftete den Ruf des Sturmführers: ›Achtung! Nicht schlagen!‹ Die Hiebe hören auf, der Gefangene sieht, dass im Gegenüberliegenden Haus Leute wachgeworden sind. Die Oeffentlichkeit trat auf, die SA wurde ›diszipliniert‹.Diese Vorsicht konnten sie in ihren Kellern nun aufgeben. Vom Augenblick, da der Gefangene die SA-Kaserne betritt, ist er so vogelfrei, wie die Führung ihn seit Jahren der SA versprochen hat.« anonym, in: Braunbuch 1933, S. 185.

»Allen Dementis, solche Aktionen seien spontan gewesen, ist immer wieder zu entgegnen, dass in unseren sämtlichen Berichten dieses Auto figuriert; seit Monaten hatten alle Stürme der SA auf Anordnung der höchsten Führung ein Kraftfahrzeug zur Verfügung; die Listen für die Verhafteten waren verteilt; man hatte ein grosses Arbeitspensum. Es galt sich zu eilen.«[30]

Im Vergleich dazu waren die linken Kampfverbände von SPD und KPD, die sich ja hätten zur Wehr setzen können (wenn die SPD denn gewollt hätte), im ganzen Land nur mit einigen tausend Motorrädern ausgerüstet, von tausenden Autos oder gar einer LKW-Flotte ist nichts bekannt. Ihre Feinde verfügten schon in der wankenden Weimarer Republik von 1930 über 2800 PKW im Kampfbund »Stahlhelm« und 1932 waren es dort 25.000 Fahrzeuge und noch einmal so viele bei der SA. Über den praktischen Nutzen hinaus dienten die Motorräder und Autos den Nazis als Propaganda für ihre Stärke, mit der sie sich in diversen Zeitschriften gerne brüsteten.[31]

Formen des Faschismus

Sternhell definiert den Faschismus als Trias aus revolutionärem Revisionismus, integralem Nationalismus und Futurismus.[32] In diesem Spannungsfeld konnte er verschiedene Formen annehmen. In Großbritannien entwickelte ihn Ezra Pound anders als Marientti in Italien oder die Action Française. In Deutschland erhielt er eine völkische, bäuerliche und esoterisch-romantische Färbung.[33] Doch vieles, was uns deutsch erscheint, war ein Plagiat. Die Ideen von Blut und Boden und der Begriff vom »nationalen Sozialismus« kamen aus Frankreich.[34] Der pseudo-wissenschaftlich betriebene Antisemitismus war ein französisch-deutsches Gemeinschaftswerk. Allen Faschismen gemeinsam war die anti-bürgerliche und revolutionäre Geste der Futuristen, der Männlichkeitskult und die reaktionäre Moderne.[35]

Weitere Charakterzüge waren ein tribalistischer Nationalismus auf Grundlage des Sozialdarwinismus, ein Kult tiefer mystischer Wahrheiten gegen Vernunft und Verstand, und die Versöhnung von Proletariat und Nation im Krieg gegen andere Nationen.[36] Das ganze Unbehagen in der Kultur wollte das Bestehende niederreißen und

30 Ebd., S. 184.

31 Dorothee Hochstetten, Institut für Zeitgeschichte (Hg), Band 68, Motorisierung und »Volksgemeinschaft«, Oldenbourg Verlag München 2005, S. 62ff.

32 Zeev Sternhell: The birth of fascist ideology, S. 28.

33 Und es sei am Rande erwähnt, dass bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges faschistische Bewegungen in fast allen Ländern existierten, sogar im jüdischen Teil Palästinas, und in vielen Ländern auch teils Einzug in den Staat fanden, so vor allem in Rumänien, Spanien und Ungarn, doch leider auch weit darüber hinaus. Die Kollaborateure standen fast überall bereit, den deutschen Truppen die Tore zu öffnen.

34 Zeev Sternhell: The birth of fascist ideology, S. 11.

35 Vgl. zum Maskulinismus George L. Mosse: Das Bild des Mannes. Zur Konstruktion der modernen Männlichkeit, Frankfurt a.M.: S. Fischer 1997.

36 Zeev Sternhell: The birth of fascist ideology, S. 9-11. So verlegte der nationale Sozialismus den Klassenkampf von der Ebene der Nation in den Krieg zwischen den Nationen, um die Nation im Inneren zu befrieden. Im Grunde ein alter Hut aus der Zeit des britischen Imperialismus, als das

reinen Tisch machen, jedoch ohne seine materielle Grundlage anzutasten, den Kapitalismus als Gesellschaftsformation. Der Boden, auf dem das ausgärte, war laut Sternhell die Revision des Sozialismus in Frankreich um 1910. Es fehlte nur noch eine Zutat: der von Friedrich Nietzsche inspirierte Futurismus.

> »This total synthesis infused fascism, giving it its character of a movement of rebellion and revolt: of cultural revolt, and afterward, political revolt. One can hardly exaggerate the significance of the avant-gardist element in the original fascism, the importance of the revolutionary aesthetic it contained.«[37]

Die Geste der anti-bürgerlichen Revolte findet sich sogar in Hitlers Reden lange nach der Machtübertragung. Als er sich ein wenig rechtfertigen wollte für die feststeckende Offensive vor Stalingrad, fiel er in der sonst fast staatsmännischen Rede wieder in die Pose des Rebellen zurück, der einen Spießer beschimpft (und einen Feind konstruierte er ohnehin in den meisten Reden).

> »Ich sage das auch deshalb, weil es auch bei uns so einen alten reaktionären Spießer geben kann, der da fragt: ja was ist denn, da stehen die da vorn‹ nun seit acht Tagen. Da sage ich, ja mein lieber Spießer, du müßtest einmal vor gehen und den Verkehr in Ordnung bringen. – Gelächter im Publikum – «[38]

Der Nationalsozialismus hatte das deutsche Spießertum und die konservativen Kräfte integriert, nicht assimiliert und die NSDAP war nicht einfach extrem konservativ, sie war mit den Konservativen im Bunde.[39] An dem Zitat zeigt sich, dass Hitler und der harte Kern des Nazismus immer noch vom revolutionären Gestus befeuert und selbst als Staatsmänner noch vom europäischen früh-Faschismus erkennbar beeinflusst waren.

Liebe dem Auto, Hass der Frau

Der Futurismus lebte aus der geborgten Kraft des technischen Fortschritts, eines Fortschritts nicht zum Wohle aller, wie von Karl Marx und der II. Internationale erhofft, sondern zur Genese einer neuen, frauenfeindlichen Männlichkeit. Diese neue Männlichkeit sollte aufgerichtet werden an einer neuen Droge und Erfahrung, der Geschwindigkeit. Dafür mussten Maschinen und allen voran Autos anthropomorphisiert werden, um erotisiert werden zu können. Die Liebe, die der Frau nicht mehr gelten sollte, wurde im Reich futuristischer Poesie auf die schnellen Maschinen verschoben. In Italien wechselte das Auto das Genus, vom männlichen ins weibliche.[40] Zunehmend wurden

---

noch unumwunden zugegeben wurde. Cecile Rhodes sagte es so: »Wenn Sie den Bürgerkrieg nicht wollen, müßen sie Imperialist werden.«.

37 Ebd., S. 28.

38 Adolf Hitler zur Eröffnung des Kriegswinterhilfswerks am 30. September 1943 im Reichstag.

39 Der Bund zerbrach erst beim Attentat am 20. Juli 1944, aber zu dem Zeitpunkt dominierten die Nazis die Konservativen und ließen sie nicht mehr davonkommen.

40 »In den futuristischen Manifesten vor 1911 ist das Automobil männlich: ›Un automobile […] è bello.‹ (Gründung und Manifest, 1909); in dem 1916 verfassten Manifest *Die neue Religion-Moral der Geschwindigkeit* ist das Automobil weiblich: ›I motori a scoppio e i pneumatici d'un'automobile sono divini‹ (Die Explosionsmotoren und die Reifen eines Automobils sind göttlich).« D. Zenone, S. 14.

Frauen nur mehr als nicht-erotische, nicht-verführerische Frau noch akzeptiert. (Man schaue sich nur die furchtbar langweiligen Akte der Nazi-Maler an.)

> Hitler: »Meine Liebe gehört dem Automobil. Das Auto hat mir die schönsten Stunden meines Lebens geschenkt, das muss ich wirklich sagen: Menschen, Landschaften, Denkmäler.« (Die Eisenbahn mochte er nicht als ein »Relikt aus früherer Zeit.«)[41]
> Hitler zu Leni Riefenstahl: »Ich darf keine Frau lieben, bis ich nicht mein Werk vollendet habe.«[42]
> Marinetti über Frauen: »Wir wollen den Krieg verherrlichen […] und die Verachtung des Weibes.«[43]
> Marinetti über sein Auto: »Wir gingen zu den drei schnaufenden Bestien, um ihnen liebevoll ihre heißen Brüste zu streicheln. […] Alle glaubten, mein schöner Haifisch wäre tot, aber eine Liebkosung von mir genügte, um ihn wieder zu beleben […] wieder auf seinen mächtigen Flossen!«[44]

Antifeministischer »Genderwahn«

Der Futurismus war beständig besorgt und beschäftigt mit Geschlechterverhältnissen, war sozusagen im heute von ganz rechts bejammerten Genderwahn gefangen. Seine immanente Frauenfeindlichkeit war notwendig, um auf der anderen Seite eine neue, triumphierende und von weiblichen Lockungen unabhängige Männlichkeit aufzurichten.[45]

Er kann mit fünf Charakteristika zusammengefasst werden:

1) eine libidinöse Verschiebung auf neue Objekte
2) eine Vermenschlichung und Erotisierung der Maschinen
3) eine Verbindung mit anderen reaktionären, gegen die Ziele der französischen und Oktoberrevolution gerichteten Projekten (Rassismus, Nationalismus, Bellizismus, Imperialismus)
4) die symbolische Repräsentation und Verdichtung des ganzen Programms in einer neuen brutalisierten Männlichkeit
5) die Unterstützung dieser Männlichkeit durch äußere Objekte: Automobil, Uniform, Nation, Führer, Terror gegen schwächere Einzelne und Gruppen

Schließlich ging der deutsche Nazismus schon seit seiner Frühphase ab 1919 so weit, alle politischen Gegner und Projekte weiblich zu konnotieren und damit abzuwerten.[46]

---

41 Hitler in einem Monolog im Führerhauptquartiert, In: Harry Walter, In: Harald Welzer, Das Gedächtnis der Bilder, Tübingen 1995, S. 132.

42 Zitiert nach Georg Seeßlen, Das zweite Leben des dritten Reiches: Postnazismus und populäre Kultur: Teil I, Bertz und Fischer 2013, S. 111.

43 Manifeste du Futurisme, In: Le Figaro, Samstag 20. Februar 1909, S. 1.

44 In: F. T. Marinetti: Gründung und Manifest des Futurismus 1909. Zitiert nach W. Asholt/W. Fähnders (Hg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde, S. 3-7.

45 D. Zenone, S. 12.

46 Vgl. Klaus Theweleit: Männerphantasien, Berlin, München: Matthes & Seitz; Ciando 2019 und Gietinger, November 1918.

Allein die Existenz von öffentlich sichtbaren und teils sogar kämpfenden Frauen in den Reihen der Gegner war den Freikorps-Männern Beweis für deren Verächtlichkeit. Klaus Theweleit hat das in den »Männerphantasien« en détail herausgearbeitet.[47]

Bini Adamzak zeigt, wie der Kampf zwischen Faschismus und Sozialismus einer zwischen zwei Geschlechterverhältnissen war. In der Sowjetunion wurde die Ehescheidung zu Beginn der 20er Jahre völlig legal, ebenso der Schwangerschaftsabbruch und selbst der Wechsel des Geschlechtes bedurfte nur eines einfachen Formulars. Es gab nicht viele, aber einige Frauen wie Alexandra Kollontai wirkten in hohen Ämtern und im revolutionären Bürgerkrieg kämpften Frauen in der roten Armee.[48]

Der Faschismus war zwar nicht das genaue Spiegelbild, da er mehr Freiheiten beibehielt als Feminist*innen heute gerne zugeben wollen.[49] Aber doch war er ein Rollback zugunsten überwundener Formen des Patriarchats.[50]

Geschwindigkeitsrausch als sexuelle Kompensation

Die wichtigsten Werkzeuge der Menschen werden durchaus nicht immer besungen: Pflug, Ackergaul, Karren, Fabrik, Maschine, Dampfschiff – nichts davon ist vergleichbar emporgehoben worden. Um Segelschiffe rankt sich eine gewisse Poesie, jedoch hat sie niemals die Wartezimmer aller Frisöre mit Zeitschriften wie »Segel, Welle, Sport« erreicht. Warum gerade das Auto?

Die einleuchtendste Erklärung ist die Möglichkeit, eine unterdrückte erotische Lust ausleben zu können. Brockhaus resümiert: »Faszinierend ist die dadurch ermöglichte Phantasie von Autarkie. Mit Hilfe der Maschine kann ich fliegen und bin nicht – wie in der Sexualität – auf die Zuwendung eines anderen Menschen angewiesen.«[51]

Für Hitler selbst war die Sexualität vor allem ein Problem, und da sie fast unvermeidlich zum Mensch-sein dazugehört, sollte sie wenigstens versteckt und still sein.[52]

Klaus Theweleit hat ausführlich gezeigt, dass die Angst vor begehrenswerten Frauen und vor der sexuell aktiven Frau im Besonderen bei Männern, die dem Faschismus zuneigten, in der Zeit um den Ersten Weltkrieg bis zum Ende des Zweiten weit verbreitet war. Die Angst schloss die eigene Lust und die eigenen weiblichen Anteile ein. Das alles musste abgewehrt werden, was dem faschistischen Mann durch die Gewalttat gegen Feinde, ungeordnete Menschenmassen (als Demonstrationen) und auch gegen

47 Ebd.

48 Vgl. Bini Adamczak: Beziehungsweise Revolution. 1917, 1968 und kommende (= edition Suhrkamp, Band 2721), Berlin: Suhrkamp 2017.

49 Vgl. Ljiljana Radonić: Die friedfertige Antisemitin? Kritische Theorie über Geschlechterverhältnis und Antisemitismus (= Europäische Hochschulschriften Reihe 31, Politikwissenschaft, Band 508), Frankfurt a.M.: Lang 2004.

50 Ebd.

51 Gudrun Brockhaus: Schauder und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot, München: Kunstmann 1997, S. 99.

52 In »Mein Kampf« schrieb er: »Die erste Vorbedingung (zum Abbau der Prostitution) aber ist und bleibt die Schaffung der Möglichkeit einer der menschlichen Natur entsprechenden frühzeitigen Heirat vor allem des Mannes; denn die Frau ist ja hier ohnehin nur der passive Teil.« Hitler, S. 265, In: Christoph Harmann et al., Hitlers Mein Kampf, eine kritische Edition, Band I, München 2016, S. 661.

Frauen gelang. Sexuell aktive Frauen, kämpfende Frauen und selbstbewusste Frauen waren dem faschistischen Mann so verhasst, dass ihm selbst feiger Mord recht war.[53]

Diese Enthemmung der Gewalt gegen Frauen ging einher mit der Erotisierung der Maschinen und Autos. Das Anthropomorphisieren von Autos und ihre Präsentation in Zeitschriften und Videos erscheint uns heute als Normalität. Sie wäre jedoch den Zeitgenossen von Daimler und Benz eher absurd vorgekommen. Wieso sollten sie eine herzlose Maschine lieben? Auch hier war der Futurismus Avantgarde im schlechten Sinne.[54]

> »Wir entwickeln und kodifizieren eine neue große Idee, die um das gegenwärtige Leben kreist: die Idee der mechanischen Schönheit; und wir verherrlichen die Liebe zur Maschine. […] Habt ihr schon einen Lokomotivfahrer beim liebevollen Waschen des mächtigen Körpers seiner Lokomotive betrachtet? Es sind die minutiösen und bewussten Zärtlichkeiten eines Liebhabers, der seine angebetete Frau streichelt. […] Wie könnte einer dieser Männer seine große, treue und folgsame Freundin mit brennendem und bereitem Herz verletzten oder töten? Seine schöne Maschine aus Metall, die so viele Male unter seinem schmierenden Streicheln aus Wollust geglänzt hatte.«[55]

Ein Wilmont Haacke schrieb 1941 im »Notizbuch des Herzens« über einen Omnibusfahrer:

> »Er setzte sich an das Rad […] und war schon ein paar hundert Meter weiter fest mit dem Volant verwachsen. Er war ein Stück der Kraftmaschine geworden. Sozusagen ihr Atem. Denn sie war bald wie von ihm beseelt. Und das jagende Auto verwandelte sich in ein Tier. […] In den Kurven nahm es offenbar die Form der Biegung selbst an. Der Mann mit der schwarzen Mähne […] machte das Tier so schmiegsam.«[56]

Die Krise der Männlichkeit

Warum diese Erotisierung einer teuren und neuen Alltagsmaschine? Es hätte auch der Eisenbahnwagon erster Klasse hundert Jahre zuvor sein können, oder die Armbanduhr oder das Flugzeug oder der Heißluftballon. Daniela Zenone führt eine interessante These ein: Es »könnte die Feminisierung des Automobils als Versuch restaurativer Kräfte verstanden werden, die etablierte – männerdominierte – gesellschaftliche Ordnung zu konsolidieren.«[57] Die als solche empfundene Krise der Männlichkeit war in Deutschland schwerer, da diese Männer ja kapituliert hatten. Hitler hat sogar das einzige Mal in seinem Leben, außer zum Tod seiner Mutter, geweint.

---

53 Vgl. K. Theweleit: Männerphantasien.

54 D. Zenone, S. 12.

55 F. T. Marinetti : L'úomo moltipliicato e il regno della macchina 1910. Zitiert nach L. Caruso (Hg.): 1980, Nr. 9. Hier zitiert nach D. Zenone, S. 13.

56 Wilmont Haacke: Pan des Herzens. In: Notizbuch des Herzens, Berlin: Frundsberg-Verl. 1941. In: Erhard Schütz: »Jene blaßgrauen Bänder«. Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des »Dritten Reiches«, in: Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur (IASL) 18 (1993), S. 76-120, hier S. 109.

57 D. Zenone, S. 14.

Im Deutschland der 1920er Jahre war der Kulturfeminismus tatsächlich ein Thema mancher konservativer Kreise, die sowohl traditionelle Weiblichkeit wie Männlichkeit bedroht sahen von der amerikanischen »Girl Kultur«. Hitler selbst widmete der für ihn bedrohlichen, kontaminierenden Sexualität ein ganzes Kapitel in »Mein Kampf«. Besorgt war er jedoch nicht um das Wohl der weiblichen Sexarbeiterinnen, sondern um das der Männer: »Und ist es nicht ein Jammer, zu sehen, wie so mancher körperlich schwächliche, geistig aber verdorbene junge Mensch seine Einführung in die Ehe durch eine großstädtische Hure vermittelt erhält?«[58] Und Schuld auch daran sei die allgemeine und (natürlich jüdisch) kulturelle Dekadenz gewesen, die die Seele der deutschen Männer vergiftet habe. »Unser gesamtes öffentliches Leben gleicht heute einem Treibhaus sexueller Vorstellungen und Reize.«[59] Die etwas tollpatschigen Männer, würden »nach reichlichem Alkoholgenuß« in der Großstadt von hinterlistigen Prostituierten in diesem »idealen Zustand […] geangelt.«[60] Gefährlich ist die sexuell aktive Frau, die die Initiative ergreift, der Mann verliert seine Unschuld und wird durch sie fürs Leben gewissermaßen verdorben. Anders wäre es, würde er im Gleichmaß der Ehe mit der passiven, domestizierten Frau eine unsichtbare Sexualität leben. Hitlers Angst vor der erotisch aktiven und selbstbewussten Frau ist typisch für die Generation der Freikorps-Männer.

Kriegsbegeisterung und Todestrieb

»Der Prozess der Anthropomorphisierung des Automobils als Ausdruck der männlichen Besitzaneignung und Herrschaftsausübung über die als Frau angesehene Maschine fügt sich auch in die Ideologie des Nationalismus und dessen imperialistischen Anspruch auf Herrschaft und Eroberung ein.«[61] Der Übergang von Frauenfeindschaft und Maschinenliebe zu Gewalt und Kriegslust ist schon in Marinettis erstem Manifest angelegt und wird in Richtung Erstem Weltkrieg immer deutlicher, bevor er dann zur Tat schreitet. Mir ist keine Literatur bekannt, die so kriegslüstern gewesen wäre wie die der Futuristen, und zugleich solches Lob auf das Automobil sang. »Das Heldentum ist eine Geschwindigkeit, die sich selbst durch das Befahren der größten aller Rennstrecken erreicht hat. Der Patriotismus ist die direkte Geschwindigkeit einer Nation; der Krieg ist die notwendige Prüfung, das Heer der zentrale Motor einer Nation.«[62]

> »Mit dem Eintritt in den Ersten Weltkrieg konnten sich die Forderungen der Futuristen bzw. deren apokalyptische Visionen einer entmenschlichten Kriegsmaschinerie erfüllen. In der Tat wurde dieser Krieg durch die von den Futuristen bzw. modernistischen Nationalisten herbeigesehnte Industrieproduktion geprägt.«[63]

58 Hitler, S. 269, In: Harmann et al., S. 669.
59 Hitler, S. 268, In: Harmann et al., S. 667.
60 Hitler, S. 271, In: Harmann et al., S. 673.
61 D. Zenone, S. 14.
62 F. T. Marinetti: L'úomo moltipliicato e il regno della macchina 1910. Zitiert nach L. Caruso (Hg.): 1980, Nr. 8. Hier zitiert nach ebd., S. 19.
63 Zenone, S. 20.

Wie ihr deutscher Schüler, der Nazi der ersten Stunde und Autor von Romanen wie Stahlgewitter, Ernst Jünger, begaben sich die Futuristen selbst in den Krieg, überlebten jedoch in der Mehrzahl; nur 13 fanden den ersehnten Tod.[64]

Akzellerationismus – die Moral der Geschwindigkeit

Die Futuristen verkündeten in ihrem Kriegs-Manifest von 1916 nicht weniger als eine »Moral der Geschwindigkeit«, mit der sie ihre Kriegsbegeisterung noch einmal steigerten.[65] Die »Fasci di Combatimento«[66] machten »me ne frego« – »bremse mich nicht« – zu ihrem Wahlspruch. Und der französische Faschist und Vordenker Drieu La Rochelle stimmte ebenfalls in den Chor ein: »Wir sind die Partei der Geschwindigkeit.« Und er gab auch ein Ziel an: eine »barbarische Einfachheit der Moderne«. Indirekter sagte es der Brite Oswald Mosley, der Faschismus sei »ein großes waghalsiges Abenteuer«, und Mussolini paraphrasierte personalisierend: der Faschismus ist ein Mann, »der es liebt, Risiken auf sich zu nehmen.«[67]

Abb. 1: Rudolf Caracciola im Silberpfeil Rekordwagen, 1938, Aufnahme aus der Wochenschau; Foto: 3. Reich/Bundesarchiv. Rechts im Bild: Direktor Rudolf Uhlenhaut.
Abb. 2: Panzersoldat Hitlers nördlich des Kaukasus, 1942. Das typische NS-Motiv des einzelnen Mannes im Panzer war eine Weiterentwicklung des Mannes im Rennwage; Foto: 3. Reich/ Bundesarchiv.





Um die Zeit des Ersten Weltkrieges wurde das Auto immer leistungsstärker und schneller, war es der Indikator technischen Fortschritts, welcher Smartphones und Computer heute sind. In den 1920er Jahren erreichten Mittelklassewagen wie der

64 Ebd.

65 Zur Bedeutung der geraden Linie bei den Futuristen siehe das im Jahr 1916 veröffentlichte Manifest *La nuova religione. Morale della velocità* (*Die neue Religion. Moral der Geschwindigkeit*): »Die Geschwindigkeit verleiht dem menschlichen Leben endlich einen der Charakterzüge, die der Gottheit gehören: die gerade Linie.« F. T. Marinetti zitiert nach L. Caruso (Hg.): 1980, Nr. 16. Hier zitiert nach D. Zenone, S. 46.

66 Fasci di Combatimiento = ursprünglicher Name einer rechten Schlägertruppe, ähnlich der deutschen SA oder der Freikorps von 1919. Mussolinis Partei Partido Nazionale Fascista PNF ging am 9. November 1921 aus ihnen hervor.

67 Zeev Sternhell, Mario Sznajder, Maia Asheri, Die Entstehung der faschistischen Ideologie, HIS Verlag Hamburg 1999 (Erstausgabe auf Französisch 1989), S. 65f.

Citroen C etwa 90 km/h, Oberklassewagen wie die von Auto Union 100 km/h Höchstgeschwindigkeit. Nur die Sportmodelle wie der Mercedes S erreichten schon 170 km/h, ab 1931 sogar 225 km/h (SSKL).[68] Der Jaguar S.S. 100 schaffte 1935 nur 160 km/h und der am stärksten motorisierte Fiat 2800 von 1938 brachte es auf 130 km/h. Viel schneller als 100 km/h wollte man scheinbar auf normalen Straßen nicht fahren, auch nicht auf der Autostrada. Die für die Reichsautobahn anvisierte durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 180 km/h war somit eine technische Utopie, die von fast keinem regulären Auto erreicht werden konnte. Ein Tempo von 100 galt den Zeitgenoss*innen noch als enorm schnell.

Als Marinetti seine Manifeste schrieb, dürften Geschwindigkeiten von über 100 km/h schon aufgrund der Straßenverhältnisse kaum überschritten worden sein. Deshalb ist der Auto-Straßenbau untrennbar mit der Entwicklung schneller Automobile verbunden. Ohne Straßen wären sie so überflüssig wie ein Smartphone ohne Internet. So wurden in den 1920er Jahren Straßen zunehmend autogerecht gebaut. Das traf auf viele Straßen zu, aber bekannt sind die Rennstrecken geworden: Bei New York führte ein erster Motorway nach Rhode Island, in Berlin die Avus zum Wannsee, auf dem Nürburgring konnte im Kreis gerast werden und bei Mailand ab 1924 auf der Autostrada von Mailand nach Varese.

Das Ziel von 180 km/h Reisegeschwindigkeit auf der Reichsautobahn wurde nie erreicht. Erst in den 1980er Jahren kamen größere Mengen Autos auf den Markt, die so schnell fahren konnten. In den 1990er Jahren wurden es für die obere Mittelklasse 260 km/h; Porsche ist seit den 2000er Jahren bei über 300 km/h angelangt. Die Droge Geschwindigkeit befriedigt nicht lange in gleicher Dosis, sie verlangt nach Steigerung.[69] Schon 1938 wusste das Feuilleton der FAZ, es bliebe nur ein Wunsch »auf diesen vollkommenen Straßen noch offen: schneller fahren zu können.«[70]

Und was sich in historischer Rückschau auch sehr deutlich zeigt, ist der temporär elitäre Charakter der Geschwindigkeit. Es war immer eine kleine Gruppe der Reichen und materiell Sorglosen, die Zugang zum jeweils nächsten möglichen Geschwindigkeitssprung hatten. Von den Superreichen öffnete sich der Kreis für die Reichen, die gehobene Mittelschicht und schließlich für die Masse der Arbeiter*innen. Der Vorsprung musste stets erneuert und überboten werden. (Die E-Autos von Tesla beschleunigen schneller als der stärkste Porsche und die Topmodelle fahren 400 km/h.)

Heute ist kaum ein Rausch so billig und zugänglich wie ein schnelles Auto und eine passende Straße dazu. (Kein Deutscher soll weiter als 30 km von der nächsten Autobahn entfernt wohnen, so das Credo der BRD.) Elfriede Jellinek sah die motorisierte

---

68 Wikipedia: Mercedes Benz W 06.

69 Der ZIS 110, den Stalin und Wilhelm Pieck fuhren, schaffte nur 140 km/h; das verbreitete Oberklassenmodell der 1980er Jahre, der Wolga, fuhr wie der weit verbreitete Lada höchstens 145 km/h. Das schnellste Serienauto baute wahrscheinlich trotz allem die DDR, der Wartburg 353 WR brachte es laut Wikipedia auf 172 km/h.

70 Walter Dirks: Das Dreieck auf der Autobahn. Impressionen von einer Fahrt Frankfurt – Berlin – München – Frankfurt. In: Frankfurter Zeitung. Reichsausgabe, Nr. 631/632, v. 11.12.1938, S. 5, In: Walter Dirks: Feuilletons im Nationalsozialismus. Politische Publizistik 1934–1943. (Gesammelte Schriften 3) Zürich 1990, S. 136-152, In: Schütz, S. 108.

Geschwindigkeit als Opium des einfachen Mannes, neben Schnaps und Frauenverachtung. Den Holzarbeiter Ernst lässt sie sagen: »Paula gehört zu dem schlimmen, das von einem abfällt, wenn man mit höchstgeschwindigkeit über die landstraße rast.«[71]

Es war Marinettis »Religion der Geschwindigkeit«, die 1923 für die Aufhebung jeglichen Tempolimits und den Bau der ersten nur-Autostraße der Welt in Italien sorgte, als kaum jemand ein Auto besaß. »Das politisch-ästhetische Gedankengut der Futuristen, in dem das Automobil als Träger einer neuen Ära proklamiert wurde« mündete in das Ziel der allgemeinen »Motorisierung, [...] im Modernisierungsplan« des italienischen Staatsfaschismus.[72]

Lyrik für Automänner

Es ist eine triviale Feststellung: Um keine Maschine rankt sich eine so umfangreiche Poesie (besonders wenn wir auch die gesamte Reklame mitzählen wollen) wie um das Automobil. Autopoesie ist von Männern für Männer.

Wenn sich Faustschlag und der feste Händedruck als einzig übrig gebliebene, erlaubte körperliche Annäherung für den durchschnittlichen Mann erweisen, wie Margarete Stokowski spottet,[73] wenn der Fußballplatz der einzige Ort ist, an dem Männer weinen und sich umarmen dürfen, ist dann nicht die Auto-Literatur der letzte Raum, wo durchschnittliche Männer lyrische Hymnen und Gedichte sowohl schreiben als auch genießen dürfen? Ist das nicht die einzige verkorkste Lyrik, die auch im Wartezimmer jeder deutschen Arztpraxis liegt und somit Populärkultur? Würde sich der durchschnittliche Mann wohlfühlen, bekäme er überschwängliche Lobeshymnen auf eine Frau zu lesen? Das wäre mindestens »komisch«, Frauen werden von heterosexuellen Männern im Alltag, in Zeitschriften und auf Bildschirmen angegafft als Objekte, nicht aber werden sie besungen und gepriesen. Die Futuristen haben den Autofetisch erfunden, die Faschisten und Nazis jedoch zum kulturellen Allgemeingut gemacht.[74]

---

71 »Erich kann nichts als schön empfinden als seine maschinen, die er nacheinander kaputt fährt. das eine tut nur dem schwanz gut, es geht nicht bis ins hirn, wohin die geschwindigkeit geht, die dem ganzen körper gut tut. Wenn man schnell dahinrast, dann scheint alles schlimme von einem abzufallen, in erster linie die arbeit, die das schlimmste ist, was einem passieren kann. Sie muss aber gemacht werden. Die paula ist zwar auch arg, aber sie muß ja nicht geheiratet werden. Paula gehört zu dem schlimmen, das von einem abfällt, wenn man mit höchstgeschwindigkeit über die landstraße rast. [...] heinz weiß worauf es in wirtschaftsleben ankommt. Erich hat keine ahnung worauf es im wirtschaftsleben ankommt. Erich weiß, worauf es im grand-prix sport ankommt: auf ein schnelles auto. Elfriede Jelinek: Die Liebhaberinnen, Rowohlt Verlag 2012, 113 und 139.

72 D. Zenone, S. 63.

73 »Männlichkeit ist so zerbrechlich, dass sie permanent symbolhaft gestützt werden muss. Auch deshalb erklären Politiker und Journalisten im Streit über ein Tempolimit so gern, dass hier eine Freiheit aufgegeben werden soll.« Margarete Stokowski: »Fragile Rollenbilder: Männlichkeit am Limit«, in: Spiegel Online vom 22.01.2019, https://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/tempolimit-und-gender-maennlichkeit-am-limit-a-1249258.html vom 09.07.2021.

74 Futuristische Hymnen fanden sich sonst eher selten in der Nazi-Zeit. Eine solche Ausnahme: »Freier und freier macht uns das Glücksgefühl über diese Leichtigkeit und Eleganz im Vorankommen, über solche Herrschaft des Menschen über alle Materie und alle Hindernisse der Natur. Wir schweben, werden fast vogelgleich.« Menzel 1943, in: Brockhaus, S. 100.

Vorläufer der Autobahn: Long Island, Avus, Autostrada und Köllner Kraftfahrstraße

Italien war in vielerlei Hinsicht das Vorbild für Hitler. So auch beim Autostraßenbau. Nur dass die deutsche Variante wesentlich größer, teurer, tödlicher, schneller und berühmter wurde, wie eben im Dritten Reich alles mehrere Nummern größer ausfiel als in Italien.

Die Hebung des Autoverkehrs war ein Staatsziel Mussolinis und der Bauingenieur Piero Puricelli, der damals sehr bedeutende Fiat-Konzern und der Kulturminister Filippo Marinetti waren die drei wichtigsten Förderer von Autos und Straßenbau. Noch im Bürgerkrieg und kurz vor Mussolinis Marsch auf Rom wurde in der Nähe der Fiat-Werke bei Turin und Mailand bei der Stadt Monza eine erste Rennstrecke am 3. September 1922 eröffnet, die seither betrieben wird. Gleich nach der Machtübertragung an Mussolinis Partito Nazionale Fascista im September 1922 führte ein neues Gesetz »eine verkehrsgerechte Straßenklassifizierung ein und schrieb die Instandsetzung dem Staat zu. Die Straßenaufwertung kann als Versuch interpretiert werden, die Bedeutung des neu aufkommenden Verkehrs von Motorfahrzeugen zu stärken, und damit die bis dahin geltende Vorherrschaft der Eisenbahn zu relativieren.«[1] Die Bauarbeiten an Europas erster Nur-Autostraße, wie sie in Deutschland noch hieß, erfolgten für die Zeit sehr schnell und nach nur zwei Jahren war 1924 der erste kleine Abschnitt der »Autostrada« fertig (heute A8). Später erreichte sie 43 km Länge und verband Mailand mit dem Lago Magiore. So wie später Hitler die kleine »Kraftfahrstraße« von Konrad Adenauer von Köln nach Bonn (heute die A555) unterschlagen musste, hat Mussolini die Berliner Avus und die Rennstrecke auf Rhode Island vor New York nicht mitgezählt, um sich somit zum alleinigen Erfinder der ersten Autostraße zu erklären, wie üblich für ihn in unverschämtem Eigenlob:

1 Daniela Zenone, S. 40.

Abb. 3: Long Island Park Way, USA, New York, wahrscheinlich 1908; Autor unbekannt.
Abb. 4: Reklame für »Drahtabweiser«, undatiert; Autor unbekannt.





> »Die Autobahnen (ital.: Autostradi) sind eine großartige italienische Innovation und ein sehr konkretes Zeichen unserer Bauleistung, die gegenüber den Kindern des antiken Roms nicht unwürdig ist.«[2]

Jedoch schon 1908 hatte der Millionär und Autofreund William Vanderbilt II den Long Island Motor Parkway von New York nach Long Island bauen lassen, um seine Autos voll ausfahren zu können. Die im weiteren Ausbau schließlich 72 km Länge erreichende Strecke hatte die ersten Autobrücken, um Kreuzungen zu sparen, und die ersten Leitplanken der Welt. Sie war gebührenpflichtig und ein teurer Luxus für reiche Dandys, wie die Schweizer Graubündener die Autofahrer später schimpfen würden. Mit der 1921 eröffneten Rennstrecke Avus in Berlin ist sie jedoch nicht zu vergleichen, sie erscheint heute auf Fotos eher als befestigte Landstraße. Für die Zeit war das aber schon eine Neuerung, denn Straßen waren so wenig für Autos ausgelegt wie die ländliche Bevölkerung gewillt war, deren Vorfahrt zu respektieren. (Und die sich mit Stahlseilen für ihre zu Tode gefahrenen Kinder revanchierte.) Der Geschwindigkeitsrekord für Autos lag 1908 bei 204 km/h auf dem Ormond Beach in den USA. Damit konnte Vanderbilts Straße nicht mithalten. Er selbst stellt 1902 in Frankreich bei Ablis den Rekord auf mit 122 km/h auf einer regulären Landstraße.

Die erste Planung einer Rennstrecke für deutsche Dandys begannen schon ein Jahr nach Fertigstellung des Long Island Parkways, 1909. Die Avus wurde erst 12 Jahre später fertig, 1921. Sie brachte es so auf vier Staatsformen seit ihrem Bau: Monarchie, Weimarer Republik, Drittes Reich, alte BRD und neue BRD/wiedervereintes Deutschland. Sie ging ein Jahr, und damit knapp vor der Rennstrecke bei Mailand, in Betrieb und ist somit die erste moderne Auto-Rennbahn oder, wenn man so will, Autobahn. Ihre Oberfläche war glatt genug, um dem aktuellen Geschwindigkeitsrekord von 241 km/h gefährlich werden zu können und die 8 km verliefen schnurgerade. Dennoch wurde auf ihr nie ein Geschwindigkeitsrekord aufgestellt, auch wenn die Nazi-Silberpfeile ihm mit

2 B. Mussolini in der Einweihungsrede für die Autobahnstrecke Mailand-Laghi im September 1925. Zitiert nach A. Bellucci 1984, S. 186. Hier zitiert nach D. Zenone, S. 42.

über 300 km/h in den 1930er Jahren nahekommen sollten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit in den Autorennen erreichten über 200 km/h, was für die Zeit viel war. Sie war ebenso wie Vanderbilts Parkway vor allem eine Rennstrecke für Gutbetuchte, die ihren Ausflug von Charlottenburg zum Nikolassee mit einem Geschwindigkeitsrausch krönen wollten. Die Gebühr von 1000 Mark für eine Vierteljahreskarte war für damalige Verhältnisse enorm teuer.[3] Gleichwohl waren schon Geschwindigkeiten von 100 km/h für Zeitgenoss*innen ein Erlebnis, das mit dem ersten Flug auf einer Stufe stand. Viki Baum zeigt ihren Helden im Roman »Menschen im Hotel«, der aus der sächsischen Kleinstadt nach Berlin kommt, beeindruckt von der ersten Fahrt auf der Avus:

> »In Fredersdorf gab es viele, die waren noch nie Auto gefahren. Anna beispielsweise war noch nie Auto gefahren. Aber Kringelein fuhr nun. Er hielt die Lippen fest aneinandergepresst, er machte sich steif in den Ellenbogen unter den Achselhöhlen, und die Augen tränten ihm vom Luftzug. Die Kurven setzten ihm erschrecklich zu, und unter dem neuen Seidenhemd stieg sein Herz auf und ab. Es war das gleiche angstvolle Vergnügen wie in der Kindheit […]. Wohin fahren wir? Schrie er in Gaigerns rechtes Ohr, denn ihm kam die Stimme des Motors ungeheuer laut vor, und er fühlte sich wie mitten im Getös und Sturm. ›Bisschen raus zum Mittagessen. Über die Avus.‹ antwortete Gaigern ganz gemütlich. […] Es fing an mit einer Luft, die immer kälter wurde, immer steifer und schließlich ganz hart gegen sein Gesicht schlug wie mit Fäusten. Der Wagen bekam eine Stimme und sang von unten herauf immer höher, zugleich geschah etwas Gräßliches in Kringeleins Beinen. Sie füllten sich mit Luft gleichsam, es stiegen Blasen in seinen Knochen hoch, dann wollten ihm die Knie zerplatzen. Atmen konnte er schon mehrere unglaublich lange Sekunden nicht mehr, und ein paar Augenblicke lang dachte er: Jetzt sterbe ich. So ist das also. Ich sterbe. […] Der Wagen willfahrte: 115. Ein paar Augenblicke lang hielt er sich auf 118, Kringelein gab es jetzt endgültig auf zu atmen. […] Sie verließen die Avus beim Südtor und fuhren nun ganz bürgerlich zwischen den Wannseevillen dahin. ›So, jetzt ist mir leichter‹ sagte Gaigern und lachte mit seinem ganzen Gesicht. Kringelein holte seine Hände aus den Lederkissen, in die er sie bisher genagelt hatte, er löste vorsichtig den Krampf aus seinen Kiefern, den Schultern, den Knien. Er fühlte sich völlig erschöpft und völlig glücklich.«[4]

---

3 Wikipedia (Hg.): AVUS 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=AVUS&oldid=213508299 vom 24.07.2021.

4 Vicki Baum: Menschen im Hotel. Roman, Frankfurt a.M., Berlin: Ullstein 1929 (1957 Bertelsmann) 154ff.

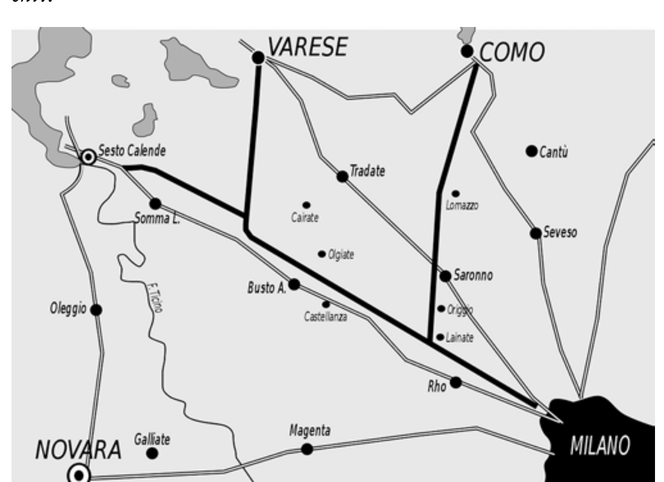
Abb. 5: Berliner Avus, wahrscheinlich 1937 mit Steilkurve im Norden, die Kamera schaut nach Süden; Foto: historische Postkarte, Autor unbekannt, Wikimedia.



Mussolinis Autostrada war noch mehr Nur-Autostraße als der Parkway, aber bei weitem noch keine Autobahn im heutigen Sinne. Der erste kleine Abschnitt der Strecke Milano-Varese wurde in Lainate am 21. September 1924 eröffnet. Es kamen nördlich von Mailand zwei Nordabzweigungen hinzu und somit entstand so etwas wie der erste Schritt zu einem Netz. Ein richtiges Straßennetz und Autobahn (mit getrennten Fahrstreifen und zwei Spuren je Richtung) wurde die Autostrada jedoch erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Wie bei den zwei Vorbildern war eine hohe Gebühr fällig für die Benutzung. So war die Autostrada privat finanziert und sollte sich durch eine Maut amortisieren. Das geschah jedoch nie, denn bei nur 80.000 Autos im ganzen Land (und ca. 40 Millionen Bewohner*innen) war der Bedarf noch kleiner als später in Deutschland.[5] Da jedoch eine Straße schlecht schließen kann wie eine Fabrik, blieb sie trotz ihrer fehlenden Rentabilität erhalten. Auch haben staatliche Subventionen den Bau weiterer Abschnitte an den Städten in Norditalien bis Mitte der 30er Jahre ermöglicht, was jedoch nicht hieß, auf die Maut zu verzichten.

5 Wikipedia (Hg.): Autostrada dei Laghi 2021, https://de.wikipedia.org/wiki/Autostrada_dei_Laghi vom 24.07.2021.

Abb. 6: Die erste Autostrada bei Mailand Mitte der 1920er Jahre; Foto: historischer italienischer Film der Autostrada/italienisches Staatsarchiv.



Im Unterschied zur Reichsautobahn wirkt diese Straße auf Fotos heute eher wie eine Landstraße. Einen Mittelstreifen und ebenso die Kleeblattauffahrt gab es noch nicht. So war in jeder Richtung nur eine Spur vorhanden und den Bildern nach war es bei weitem keine Straße, um Rekordfahrten von 400 km/h oder selbst die anvisierten 180 km/h Reisegeschwindigkeit der Reichsautobahn zu erreichen. Zur Einweihung kam der König und sechs Soldaten standen Spalier. Das gab zwar eine kleine Zeremonie, aber mit den riesigen Inszenierungen der Reichsautobahn war es nicht vergleichbar. Es hat zudem die weite Verbreitung von Radio oder Kino gefehlt, wie es sie erst zehn Jahre später gab, und so wird wohl der Zeitungsartikel das wichtigste Medium zu ihrer Verbreitung gewesen sein. Entsprechend gering fiel die Resonanz aus. Einen Mythos Autostrada gab es nie, auch nicht en minitature.

Wie im Kapitel acht gezeigt werden wird, war die Reichsautobahn von einer sehr intensiven Propaganda auf allen verfügbaren Kanälen begleitet und sie war mit einer populären Idee verbunden, der »arischen« klassenlosen »Volksgemeinschaft« und dem Versprechen auf baldige Hebung des Lebensstandards aller, so weit, dass jede Familie sich ein Kraft-durch-Freude-Auto würde leisten können. Da hingegen auf der Autostrada eine Gebühr gezahlt werden musste, konnte ein Nutzen für die Allgemeinheit schlecht behauptet werden. Das Auto und seine Straßen blieben elitärer Luxus. Und weil trotz in den 1930er vermehrt produzierten kleinen Fiat-Modellen kein staatlich subventionierter KdF-Wagen in Aussicht war, konnte auch der Traum vom demnächst erreichbaren eigenen Auto kaum glaubhaft sein. Falls es solche Erwartungen gab, dann hatten die Italiener*innen ganze 20 Jahre Zeit gehabt zu bemerken, dass er im Faschismus nicht in Erfüllung geht – bei den Deutschen waren es von der ersten Eröffnung gezählt nur zehn Jahre, wovon die letzten in den Kriegswirren lagen. So konnte sich der Traum von Auto und Wohlstand im Faschismus von selbst entzaubern, während

in Deutschland der Krieg schuld sein sollte, der gleich einem gefangenen Tier in der geschönten Erinnerung vieler eben einfach so »ausbrach«.

Abb. 7: Evolution der Straßen-Propaganda: Eine Zeitung berichtet über die Einweihung der Autostrada 1924 in Italien durch den König; La Domenica del Corriere.
Abb. 8: Die Film-Wochenschau berichtet über die Einweihung der ersten Reichsautobahn 1935 durch Hitler; 3.Reich/Bundesarchiv.


LA DOMENICA DEL CORRIERE



Ferner fehlte Italien ein dem deutschen vergleichbarer Rennsport und die Geschwindigkeitsrekorde und Rennsportsiege. Zwar gab es viele Siege des Sportwagens Alfa Romeo, aber mit der ab 1935 fast unangefochtenen internationalen Vorherrschaft von Auto-Union und Daimler-Benz-Mercedes war dies nicht vergleichbar. In Italien fehlte dafür die großzügige staatliche Finanzierung des Rennsports und eine Industrie, die dazu fähig gewesen wäre (wir müssen bedenken, dass die Motoren mit den ersten Luft-Kompressoren und Turboladern eher aus dem Spitzenbereich des militärisch relevanten Flugzeugbaus kamen als aus der regulären Autoindustrie. Der britische Rekordwagen Blue Bird nutzte zwei Flugzeugmotoren.) Die Autos Anfang und selbst noch Mitte der 1920er Jahre jedoch sahen oft noch ein wenig wie Kutschen mit Motor aus. Die Entwicklung des stromlinienförmigen Rennwagens für Geschwindigkeitsrekorde (nicht jedoch Autorennen!) begann erst 1927 mit dem britischen Sunbeam 1000. Die großen technischen Fortschritte der Straßenrennwagen in den 1930er Jahren sind durch Hitlers großzügige Finanzierung ermöglicht worden.[6] Ihr Nutzen war militärisch höchst relevant, da die Spitzengeschwindigkeiten für Flugzeugmotoren von großer Bedeutung waren. Im Rennsport war es nun möglich, diese Motoren technisch immer weiter zu entwickeln, und das dennoch in einem zivilen Sektor zu tun, der darüber hinaus nicht einmal einen Bruch des Versailler Vertrages nötig machte. Dass auch die Nazi-Flugzeuge ab 1937 Geschwindigkeitsrekorde aufstellten, wurde wenig öffentlich beachtet, es war wohl doch zu nah am Krieg, um damit in Deutschland Werbung zu machen. Daimler (sowie BMW und Junkers) bauten zeitgleich zum späten Silberpfeil die Flugzeugmotoren für Deutschlands Krieg, der heimlich schon 1936 begann, als die »Jagdgruppe 88« als Teil der »Legion Condor« in Spanien für Franco und

6 Uwe Day: Silberpfeil und Hakenkreuz. Autorennsport im Nationalsozialismus. Universität Bremen, Diss., Berlin: Be.bra-Wiss.-Verl. 2011.

die Putschisten kämpfte und ein Jahr später das Städtchen Guernica bombardierte. Die deutschen Flugzeuge mit ihren Daimler-Motoren waren den von der Sowjetunion gelieferten überlegen und kippten das Kräftegleichgewicht in der Luft gegen die Republik. Die plurale Koalition der gewählten Links-Regierung wurde so auch durch deutsche Motoren das erste Opfer des faschistischen Krieges.

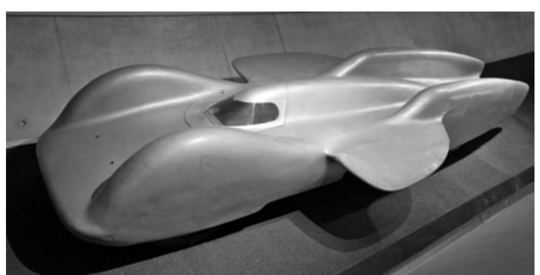
Die Autobahn war auf diese Weise indirekt mit der Luftwaffe und dem Krieg in Spanien verbunden. Nazideutschland baute sowohl die schnellsten Kriegs-Flugzeuge als auch Rennwagen zu diesem Zeitpunkt. Die Sowjetunion hingegen versäumte es sträflich, aus der Unterlegenheit ihrer Flugzeuge und deren Motoren in Spanien die Konsequenzen zu ziehen, ebenso Frankreich. Nur Großbritannien hat die Lektion beherzigt und war Deutschland 1940 im Luftkampf mit den Rolls-Royce Motoren in Spitfire- und Hurricane-Flugzeugen fast ebenbürtig. Um die Sowjetunion vor einem schnellen Kollaps zu retten (sie hatte einen großen Teil ihre Flugzeuge durch die fehlende Vorbereitung in den ersten Kriegstagen am Boden in der Nähe der Westgrenze verloren) lieferte das Königreich ab August 1941 insgesamt 2552 Hurricane und 1331 Spitfire.[7] Die Jagdflugzeuge Nazi-Deutschlands waren jedoch noch bis ungefähr 1944 mit ihrem Direkteinspritz-Vergaser im Daimler Benz 601 und 603 Motor den schnellsten sowjetischen und britisch-US-amerikanischen Flugzeugen ebenbürtig oder überlegen. (Die alten Konkurrenten im Zwickauer Werk von vormals Auto Union ließen es sich 1964 nicht nehmen, dem DB-601 ein Denkmal zu setzten indem sie ihr Auto P-601 nannten, besser bekannt als Trabbi.)

Wäre der Krieg nicht dazwischengekommen, hätte Daimler den DB-601 Flugzeug-Motor in eine neue Generation von Rekordwagen, den T-80 eingebaut, um damit möglicherweise einen neuen Weltrekord von ca. 600 km/h auf einem über zehn km schnurgeraden Teil der Reichsautobahn zwischen Halle und Dessau (das absichtlich ohne mittleren Brückenpfeiler und Grünstreifen gebaut wurde) im Jahr 1940 aufzustellen. Damit wollten die Nazis den Weltrekord des Briten George Eyston von 575 km/h von 1938 und von John Cobb vom 23. August 1939 (595 km/h) überbieten. An die Rekorde auf Salzseen und Stränden in den USA konnten die Nazi-Rekordwagen bis dahin nicht herankommen, ihre Weltrekorde bezogen sich daher immer auf die Kategorie »öffentliche Straße«, was jedoch gemogelt war, weil man extra die mittlere Leitplanke noch nicht einbaute und ihnen so alle vier Spuren Platz ließ. Die Karosserie für den Prototyp T-80 entwickelte der Flugzeugbauer Heinkel und so hat dieser Rennwagen tatsächlich die schmale Grenze zwischen Sport und militärischer Flugtechnik deutlich in Richtung Kampfflugzeug überquert. Mit Sport hatte das wenig zu tun. Die erste Probefahrt am Rollprüfstand wäre auf den 12. Oktober 1939 gefallen. Am 1. September jedoch überfiel Deutschland Polen und begann den Zweiten Weltkrieg und den Holocaust in Europa. Der Rennsport wurde eingestellt, doch die Motorsport-Helden konnten leicht durch die Piloten und die Autos durch die Flugzeuge ersetzt werden. Der Übergang war gut

7 Hans-Joachim Mau, Hans Heiri Stapfer: Unter rotem Stern. Lend-Lease-Flugzeuge für die Sowjetunion. 1941-1945. Transpress, Berlin 1991, in: Wikipedia: Supermarine Spitfire und Morgan, Hugh. *Gli assi Sovietici della Seconda guerra mondiale* (in Italian). Milan: Edizioni del Prado/Osprey Aviation, 1999, In: englische Wikipedia: Hawker Hurricane.

vorbereitet und wie Viktor Klemperer notierte, erinnerte selbst noch die Wochenschauberichte aus dem Krieg in ihrer Sprache und Form an frühere Sportberichte.

Abb. 9: Der letzte der Daimler-Benz Mercedes Rekordwagen von 1939, mit Karosserie und Motor aus dem militärischen Flugzeugbau. Der T80 sollte auf der heutigen A9 bis zu 600 km/h fahren. Der Krieg kam jedoch dazwischen. Wahrscheinlich wurde das Hakenkreuz auf dem Auto später entfernt; Foto: Daimler Benz Museum/Wikimedia Commons.
Abb. 10: Der Blue Bird Rekordwagen erreichte 1935 485 km/h auf dem Daytona Beach (USA) mit britischem Rolls-Royce Flugzeug-Motor; Richard LeSesne/State Archives of Florida, Florida Memory, Wikimedia Commons.





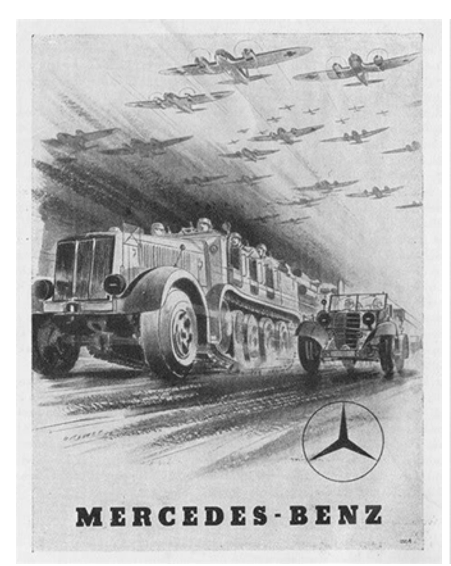
Im Gegensatz zum Kampfflugzeug ist das Auto, auch in seiner Renn-Variante, ein Objekt, das zur Identifikation einlädt, denn es hat einen fließenden Übergang zum zivilen und alltäglichen Betrieb. Die Fotos der Reichsautobahn, manche von ihnen waren für die Rekordfahrten von über 400 km/h ausnahmsweise schnurgerade gebaut worden, rufen noch heute eine Lust zum »gefahrlosen« Rasen hervor. Der*Die Betrachter*in konnte und kann sich in diesen Rausch hineinversetzten – allein das Foto ist eine Einladung.[8] Dieses Gefühl erweckt die Autostrada nicht. Ihr fehlt die klare Übersichtlichkeit und die Menschen-Reinheit.

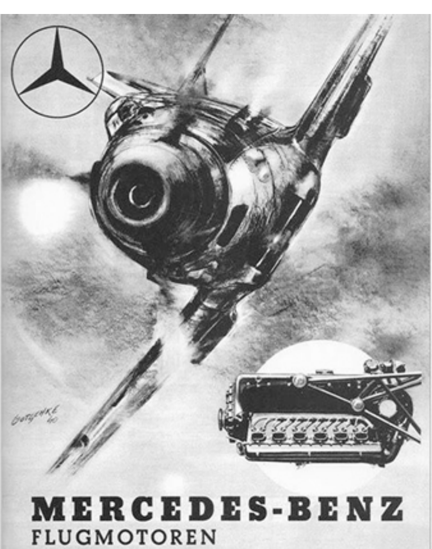
Die Standardisierung ihrer baulichen Elemente, ihrer Eröffnungszeremonien und ihre getrennten 2x2 Spuren fehlten der Autostrada. Auf den Fotos ihrer Eröffnungen stehen die Menschen kreuz und quer herum, es fehlt die deutsche Ordnung. Selbst zur Einweihung mit dem König ist das Ensemble der Anwesenden eher ein spontanes, chaotisches. So symbolisiert sie gerade nicht Theweleits »leeren Platz«, sondern ist immer noch unberechenbares Gewimmel der lebendigen Straße. Dass sie sich nicht in Kurven um Berge schmiegt und in der Landschaft »schwingt«, scheint ihr weiterhin ästhetisch abträglich gewesen zu sein. Die Erbauer der Reichsautobahn werden daraus gelernt haben und bei unbegrenzten Geldmitteln konnten und können sie bis heute ein kühles Kosten-Nutzen Kalkül der Ästhetik unterordnen. Fritz Todt lobte seine Straße als »Ausdruck der Landschaft und des deutschen Wesens«, die sich »harmonisch« und

8 Vgl. Brockhaus.

in »kühnen Kurven« in die Landschaft einpasse.«[9] Während die Autostrada immer den kürzesten Weg zwischen zwei Punkten nahm, machte die Reichsautobahn absichtlich mehr Kurven als nötig.[10]

Abb. 11–12: Die enge Verbindung von Rennsport und militärischer Entwicklung hat Mercedes-Benz für die Reklame ausgiebig genutzt; Plakat von Daimler Benz, wahrscheinlich 1940 oder 1941.





Worin beide sich ähnelten, war die versuchte Monumentalisierung der Straße als großes historisches Werk. Doch Mussolinis Versuche, seine Straße mit den Heldentaten Roms zu vergleichen, verblassen abermals (wie anderes) im Vergleich mit seinem deutsch-österreichischen Nachfolger. Was Mussolini versucht hat, aber mangels Geldes und technischer Möglichkeiten nicht erreichen konnte, hat Hitler erreicht. Zu einem »Mythos Autostrada« kam es so wenig wie zu ihrer Instrumentalisierung als Entlastungserzählung. Auch schafften es die britisch-US-amerikanischen Rekordwagen nicht annähernd zum Ruhm der Nazi-Silberpfeile. Kein US-Autobauer beruft sich heute auf sie, viele sind nicht einmal erhalten geblieben. Eine Fetischisierung von Renn- und Rekordwagen wie in Deutschland gab es sonst nirgendwo auf der Welt.

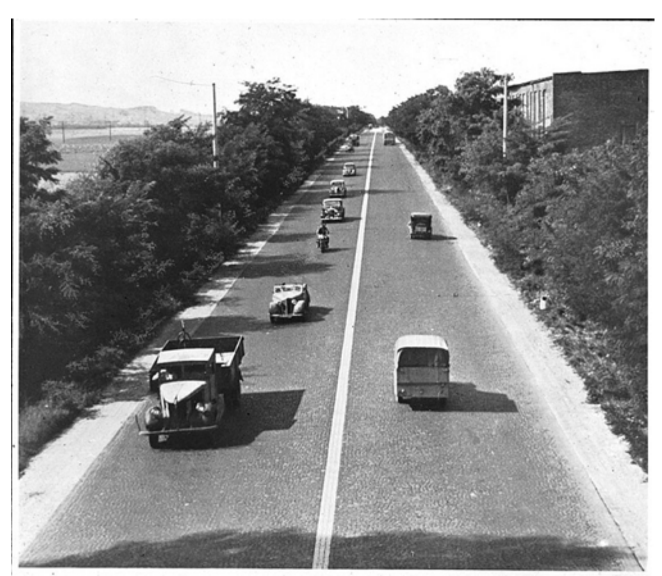
9 Fritz Todt 1934. Zitiert nach Zentner, Christian und Bedürftig, Friedemann (Hg.): Das große Lexikon des dritten Reiches. München 1985, S. 55. Hier zitiert nach D. Zenone: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus, S. 46.

10 D. Zenone, S. 46.

Die Kraftfahrstraße Köln – Bonn von 1932

Die erste sogenannte »kreuzungsfreie Kraftfahr-Straße« nach der Avus war die Landstraße 185 von Köln nach Bonn, die heutige A555. Ihr Novum gegenüber der Avus war ihre allgemeine Zugänglichkeit ohne Maut und Abonnement. Für die nur 20 km bedurfte es vier Jahre Bauzeit von 1928 bis 1932, also fünf km im Jahr (in seinen besten Zeiten ließ Fritz Todt fünf km an zwei Tagen bauen). Mit nur einer sehr breiten Spur je Fahrtrichtung und keiner baulichen Trennung zwischen beiden Richtungen würde sie uns heute eher wie eine reguläre Landstraße erscheinen. Für die Zeit war sie die modernste Straße in Deutschland, aber mit der späteren Reichsautobahn ist sie nicht zu vergleichen. Die L185 war für 120 km/h ausgelegt, die Reichsautobahn für regulär 180 km/h. Avus und Reichsautobahn hatten fest getrennte Fahrrichtungen und je zwei Spuren. Insofern war die L185 noch eher eine deutsche und zumal sehr kurze Variante der Autostrada. Auf dem Foto ist das gut zu erkennen und wie die Bildunterschrift von 1932 beweist, wurde diese Straße nicht als »Autobahn« bezeichnet, wie heute oft fälschlich behauptet wird.

Abb. 13: Die erste kostenlose nur-Autostraße Deutschlands zwischen Köln und Bonn, fertig gebaut 1932 im Auftrag von Bürgermeister Konrad Adenauer. Ein Grund war, die angedachte Niederlassung einer neuen Ford-Fabrik zu erreichen; Quelle: Archiv des Landschaftsverbandes und Archive des Rheinlands.



Dass man den Nazis später nicht den Bau der ersten richtigen Autobahn überlassen wollte, mag dem Motiv nach richtig sein, aber es entspricht doch nicht der Wahrheit.

Die erste Straße, die aussah wie eine heutige Autobahn und die wichtigsten Charakteristika aufweist wie die sehr hohe Geschwindigkeiten auf jeweils zwei getrennten Spuren, Kleeblattauffahrten hatte und darüber hinaus ein Netz bildete und nicht nur eine einzelne Strecke, war die Reichsautobahn. Was allerdings stimmt ist, dass die Pläne der HaFraBa (ganz korrekt: *Vereins zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte–Frankfurt–Basel)* allesamt schon sechs Jahre, seit 1927, in Schubladen lagen und die NSDAP sie nur umzusetzen brauchte. Glatt gelogen war, dass sie eine »Eingebung« waren, die Hitler in der luxuriösen Haft im bayrischen Landsberg 1924 aus ätherischen Höhen empfing. Wie Uwe Day gezeigt hat, wurde die Reichsautobahn vor allem durch den Rennsport zum »Mythos« und ihrerseits die »Silberpfeile« populärer als die tatsächlich schnelleren anglo-amerikanischen Rekordwagen. Die verschiedensten Formen der Nazi-Propaganda fanden auf der Autobahn zusammen und sind mit ihr, wie wir sehen werden, bis heute verknüpft: Volksgemeinschaft, Volks-Wagen-Versprechen, Silberpfeil-Rekorde, Heldentod, friedliche Sonntagsfahrt und unpolitische Bauleistung.

Abb. 14: Am selben Tag auf der A5 verunglückte der SS-Hauptsturmführer und staatsoffizieller Rennfahrer-Held Bernd Rosemeyer im Auto-Union Typ R tödlich beim Versuch, Caracciola zu überbieten. Sein Tod wurde im Kurzfilm von Daimler-Benz, anläßlich Caracciolas Rekordfahrt am selben Tag, gar nicht erwähnt. Auto-Union, mit Standorten hautsächlich in Sachsen, unterlag in den zwölf Jahren des NS gegen die Konkurenz von Daimler Benz aus Stuttgart. Autor: unbekannt/Auto-Union/Audi



Abb. 15–18: Ein Kurzfilm von 3´30 Minuten Länge inszenierte sehr aufwendig den neuen Weltrekord auf der ersten Reichsautobahn von Frankfurt nach Damstadt (heute A5) von 433 km/h am 28.1.1938 durch Rudolf Carraciola im Daimler-Benz-Mercedes: Zuerst wird gezeigt, wie der Motor von Arbeitern gefertigt wird, dann folgte eine Fahrt der Mercedes-LKW durch Alleen, ein Bild des Rennwagens mit Hakenkreuz ist zu sehen, dann die eigentliche Fahrt, die Tafel mit den Rekorden wird lange gezeigt und schließlich wird das Publikum wieder ins zivile Lebens zurückgeholt mit einer langen Sequenz des Mercedes-Konvoys auf der wieder friedlichen Autobahn. Kurzfilm im Auftrag von Daimler-Benz von 1938.









Die Moderne des Faschismus

Der Faschismus in seiner italienischen und deutschen Ausprägung war in technischer und ästhetischer Hinsicht Teil der Moderne. Was ihm immer fehlte war freilich die Verbindung von sozialem und technischem Fortschritt und im elias'schen »Prozess der Zivilisation« war er offensichtlich ein großer Schritt zurück. Jedoch gab es in der Nutzung neuester Technologie im Alltag viele Modernisierungsprozesse und ebenso in der Ästhetik, den Massenmedien und der Alltagskultur. Das war– abermals – das erklärte Ziel der Futuristen. In den Worten Boccionis:

> »Wir Futuristen wollten Italien ein Bewusstsein geben, das die Nation immer mehr zur hartnäckigen Arbeit, zur grausamen Eroberung führt! Wir wollen, dass die Italiener sich endlich nach der Freude sehnen, sich einsam, bewaffnet und ultramodern zu fühlen. Dass sie sich danach sehnen, im Kampf gegen alle zu sein und nicht mehr schläfrige Enkelkinder einer Größe, die uns nicht mehr gehört. […] Unsere gewalttätige Affirmation des Modernitätsglaubens vor allem in Italien drückt die Notwendigkeit aus, brutal, schnell und präzise zu werden; die Notwendigkeit sich zu amerikanisieren, indem wir in den fortreißenden Wirbel der Modernität springen.«[1]

Das Ungestüme erinnert an progressive Vorgänger aus dem 19. Jahrhundert : Il faut être absolument moderne ! Aber im Gegensatz zu Arthur Rimbaud schwingt in der faschistischen Moderne eben immer die Mordlust und ein nietzscheanischer Hang zum pathetischen Untergang mit. Lev Sternhell nannte ihn eine »barbarische Einfachheit der Moderne.«[2] Sie sollte nicht allen Menschen dienen, sondern dem Prinzip der Ungleichheit und einer auserwählten Elite junger, kämpferischer Männer. »Alle Futuristen hatten den Kult der Energie, des Dynamismus und der Macht, der Maschine und Geschwindigkeit, des Instinktes und Intuition, von Bewegung, Willenskraft und Jugend.«[3]

1 U. Boccioni, zit.n. E. Gentile: 1988, S. 113f., in: Daniela Zenone: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung (= Schriftenreihe: Forschungsschwerpunkt Technik – Arbeit – Umwelt, Abteilung Organisation und Technikgenese gGmbH, 02–115), Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH 2002, S. 14.

2 Sternhell, dt. Ausgabe, Faschistische Ideologie: eine Einführung, Verbrecherverlag, Berlin 2019, S. 66. Engl. Ausgabe, The Birth Of Fascist Ideology, Princton University Press, 1989, S. 59.

3 Eigene Übersetzung aus dem Englischen, Sternhell, Berlin 2019, S. 30.

Daniela Zenone:

»Der Autobahnbau, der von der Regierung für die Zurschaustellung der Effizienz eines modernen und technisch hochentwickelten Staates vereinnahmt wurde, brachte eine Veränderung des Territoriums, eine Kolonisierung des Landes durch die Maschine mit sich, welche die 1916 von Marinetti verkündete Neue Religion/Moral der Geschwindigkeit zur Realität werden ließ. Die bipolare Einteilung der Welt in die Kategorien Geschwindigkeit = Sieg, Mut und Modernität auf der einen und Langsamkeit = Niederlage, Feigheit und Stagnation auf der anderen Seite, fand in der Autobahn den offenkundigen Willensausdruck des Regimes, Italien ins Rennen mit den Gewinnern zu bringen.«[4]

Der Historiker Hans Mommsen irrt sich, wenn er die Moderne des »Nationalsozialismus« eine »vorgetäuschte Moderne« nennt, der die Modernisierung zwar zerschlagen, sie aber nicht habe ersetzen können.[5] Mommsen zeichnet eine große Geschichte des Scheiterns des NS, der viele Projekte angefangen und dann wieder liegen gelassen habe, wie die Thingspielbewegung, den Umbau Münchens und Berlins oder den KdF-Wagen. Das Projekt Autobahn war jedoch in seinem Sinne ein großer Erfolg, und er macht es sich, wie viele, aus guten Beweggründen zu einfach, den Faschismus schlichtweg als Anti-Moderne zu begreifen. In einer ähnlichen Denkfigur wollte Wippermann die Autobahn nicht Hitler zuschlagen, sondern als Zufall eingeordnet wissen.[6]

Marinetti hat selbst oft die Parallelen gezogen vom Futurismus zum Faschismus, wenn er auch als Intellektueller und Künstler nie zufrieden war mit der Umsetzung seiner Ideen. Marinetti war durchaus auch anti-modern und lehnte die von ihm sogenannte dekadente, jüdische oder bolschewistische Kunst rigoros ab. (Die deutschen Dadaisten konnte er auch nicht leiden.) Dennoch ist sich die Forschung weitgehend einig, dass der Futurismus viel Modernes in Mussolinis Faschismus einbrachte und diesem eine stete Quelle der Inspiration war.[7]

Die Deutsche Moderne

Der Philosoph Michael Markopoulis sieht die Autobahn als zentrales Projekt der Deutschen Moderne. Er definiert Moderne als »[...] raumorganisatorische[s] Projekt.« In ihrem Zentrum stehe »die funktionale Anschlussfähigkeit standardisierter Elemente als gesellschaftliches Organisationsprinzip und als individuelle Verhaltensdisposition [...].« Diese funktionale Differenzierung sei gleichbedeutend mit einer »Mobilisierung, Dynamisierung und Flexibilisierung aller Abläufe und Verhaltensweisen«. Aus der gesteigerten Spezialisierung folge die räumliche Trennung immer weiterer Lebensbereiche

4 Ebd., S. 65f.

5 Hans Mommsen, Nationalsozialismus als vorgetäuschte Modernisierung, in: Walter H. Pehle, (Hg.), Der historische Ort des Nationalsozialismus: Annäherungen, Frankfurt a.M. 1990: Fischer-Taschenbuch-Verl, S. 405-437.

6 Vgl. Wippermann: Auf der Autobahn zum Mutterkreuz.

7 Luis Bensaja Schiro : Futurismo e Fascismo : percursos paralelos, In : Linguas e Culturas, Lisboa 2001.
Alberto Schiavo, Futurismo e Fascismo, Rom 1981, beide In: Daniela Zenone.

und daraus der »Zwang zur materiellen wie immateriellen Kommunikation.« Materielle Kommunikation ist gleichbedeutend mit Bewegung an eine immer größere Zahl von Orten, also dem modernen Verkehr. »Daher der Primat des Verkehrs im funktionellen Raum [...] Daher auch die zunächst nur erträumte, dann vehement betriebene und am Ende fast schrankenlos realisierte Massenmotorisierung samt ihrer verschiedenen Infra- und Parastrukturen.«[8]

In diesem Verständnis von Moderne muss der Verkehr gesteigert werden, was in der Tat in allen Industrienationen geschehen ist. Worin Makropoulos sich irrt, ist die Notwendigkeit, dass dies mit Autobahnen geschieht. Für die Sozialistische Moderne sind mit Ausnahme der DDR so gut wie keine Autobahnen gebaut worden, sondern öffentliche Transportmittel, und der Automobilismus fuhr auf herkömmlichen Straßen. Der zweite Fehler ist, zu glauben, dies sei in den 1970er Jahren in der Kapitalistischen Moderne an einen Endpunkt gelangt. Die Expansion des Autobahnnetzes der alten und neuen BRD zeigt keine Sättigung bis in die Pläne für das aktuelle Jahrzehnt (siehe Tabelle 1).

Die Einordnung der Reichsautobahn als ihrer Zeit voraus, und somit hochmodern, teilen jedoch viele Wissenschaftler*innen wie der Historiker James Shand:

> »By their very nature, the Reichsautobahnen reeked of modernity, with all of its accompanying cultural attributes. They catered to the newest and most individualistic means of personal transportation, the private motor car. Speed, convenience, and mobility triumphed as characteristics of the dawning age. The twin concrete lines, cutting so directly, so rationally, across natural features and traditional borders, portended the birth of a future technological era.«[9]

Die Meinung, dass das Autobahnnetz spezifisch nationalsozialistisch war, teilten Fritz Todt, seine ausländischen Gäste und auch die Feinde Hitlers. Shand sieht das spezielle NS-Motiv jedoch nicht einer bestimmten technischen Komponente (die alle später weltweit nachgebaut wurden), sondern in der »einfachen Tatsache, dass solche ›Superhighways‹ überhaupt gebaut wurden, in einer Zeit und einem Land, das solche fortgeschrittenen Formen des Transports nicht unbedingt benötigte.«[10] Dem ist einiges hinzuzufügen, das ebenfalls zur Moderne des Faschismus gehörte und spezifisch war für die Zeit: die teils bis heute gültigen Geschwindigkeitsrekorde, die neue und erstmals so breit und erfolgreich angewandte Radiopropaganda, der überwältigende Erfolg dieser Propaganda und die (unter anderem aus ihr resultierende) Integration der Arbeiter in die Ideologie der Volksgemeinschaft (siehe Kapitel 7).

8 Michael Makropoulos: »Der Raum des Fortschritts. Architekturmoderne und Massenmotorisierung«, in: polar (undatiert).

9 James D. Shand: »The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich«, in: Journal of Contemporary History 19 (1984), S. 189-200, hier S. 194.

10 Ebd., S. 198.

Aufhebung aller Widersprüche

Was die Autobahn zu wesentlich mehr als einem weiteren Rennwagen oder Flugzeug gemacht hat, war die seltsame Verbindung zur Blut-und-Boden-Bewegung und zum völkischen Traditionalismus. Sie war der »ideologiepolitische Versuch einer kulturellen Aufhebung gesellschaftlicher Widersprüche […]. Die Spannungsreichen Gegensätze von Kapital und Arbeit, Natur und Technik, Zivilisationsfeindlichkeit und technologischer Avantgarde schienen überwunden oder doch überwindbar.«[11] Brücken wurden mit lokalem Naturstein verblendet oder tatsächlich aus solchem gebaut, um nicht modern zu erscheinen. Um den Naturschutz zu berücksichtigen, wurde der grüne Mittelstreifen eingeführt und mit heimischen und sogar regional jeweils typischen Arten bepflanzt.

Der wichtigste Gegensatz, den die Reichsautobahn überwinden sollte, war der zwischen dem Luxus eines Autos für wenige und dem Versprechen eines Autos für alle. In den 1930er Jahren war sowohl die Massenproduktion von Autos als auch die Verfügbarkeit von genügend Erdöl oder Naturkautschuk für die Reifen noch weit davon entfernt, ein Niveau der Motorisierung Westeuropas der 1970er Jahre zu ermöglichen. Die Autobahn sollte die Klassengegensätze überbrücken und die Volksgemeinschaft entstehen lassen, indem die Arbeiter*innen und mittleren Schichten per eigenem Auto am allgemeinen Wohlstand teilhaben sollten. Wo die Fabriken dafür die nur im Welthandel erhältlichen Rohstoffe hätten herbekommen sollen, haben die Nazis freilich nicht erklärt und mussten es auch nicht, denn Erklären war so wenig en vogue wie Nachfragen. Der Spiritus Rector der Volksgemeinschaft im Autobahnbau, Alwin Seifert, versprach zwar in der zweimal im Monat erscheinenden Zeitschrift »Die Straße« dies alles, aber sah auch hier und da Probleme, wie Naturschutz und Technik vereint werden sollten. Ganz im Geist des Nazismus redete er sich aufs fühlen und ahnen heraus. Die Lösungen für die Widerspräche, so Seifert, »können heute nur geahnt werden in einer Art ›Natursichtigkeit‹, die nur als ›Gefühl‹ sich äußern kann. […] Es scheint Tatsache zu sein, daß die nicht errechnete, sondern innensichtig (intuitiv) erfühlte Lösung der gesetzmäßig richtigen am nächsten kommt […].«

Die Reichsautobahn war das einzige erfolgreiche Projekt des Dritten Reichs, das weder zum völkischen Flügel und dessen anti-modernen Blut-und-Boden-Ideologie gehörte noch ausschließlich zum Technologie-freundlichen Fortschritts-Flügel. (Hätte sie funktioniert, wäre die Deutsche Physik ein ähnliches Projekt gewesen.) Die Autobahn verband beide. Gleichwohl fällt auf, wie stark in den Radiobeiträgen und Romanen ihre Verbundenheit mit Heimat, Boden, Landschaft und der jeweiligen regionalen Kultur betont wurde. Hier war die Überzeugungsarbeit offensichtlich nötig.

Ulrich Beck spricht von der »einfachen Moderne« des NS:

> »Die Autobahn als erhabenes Monument, Weltwunder und Kunstwerk der Menschheit, darin werden nicht nur die Allmacht des Führers und die Ewigkeit des Reiches

---

11 Peter Reichel: Der schöne Schein des dritten Reiches. Faszination und Gewalt des Faschismus, München/Wien, Hanser 1991, S. 287, zitiert nach Gudrun Brockhaus: Schauder und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot, München: Kunstmann 1997, S. 111.

> beschworen, sondern darunter wird zugleich ein zentrales Selbstbild der Industriegesellschaft entfaltet, ein exemplarischer Selbstentwurf der ›einfachen Moderne‹: der ›Wandel ohne Wandel‹. Im Medienbild der Reichsautobahn amalgamieren sich nämlich zwei Tendenzen, eine zur Monumentalisierung und eine zur Harmonisierung, verbinden sich zwei Komponenten, eine dynamisch-totalisierende und eine statisch-symbiotische.«[12]

Es ging den Nazis darum, »das formlose Chaos der bürgerlichen Gesellschaft durch die klaren Formen einer technologisch fortgeschrittenen autoritären Ordnung« zu ersetzen und im Zweifel ging technischer Fortschritt stets über alles andere.[13] In der Symbolpolitik wurden die Impfgegner hofiert, aber dennoch wurde später umfänglich geimpft, es wurde viel über Naturschutz geschrieben, aber Tagebaue und Autobahnen wurden deshalb so wenig zurückgestellt wie heute.[14] In den Worten des Autobahnbauers Fritz Todt: »Für die Straßen des Führers ist uns keine Landschaft zu schade!«

Fassen wir noch einmal zusammen: Die reaktionäre Form der Moderne führt vom Futurismus zum Faschismus und dieser schließlich zum Völkermord. Das wichtigste Bauwerk seiner Zeit und das bedeutsamste Erbe dessen war die Autobahn. In welchem Verhältnis stehen dann beide zueinander?

Heterophobie und »Endlösung«

Dieser Gedanke mag zunächst absurd übertrieben anmuten. Aber wir sollten bedenken, dass der einzige Wirtschaftszweig, der im Wannseeprotokoll erwähnt wurde, der Straßenbau war und somit für immer mit dem Holocaust verknüpft ist (Kapitel 9). Autobahn und Volksgemeinschaft sollten beide für die Widerspruchsfreiheit des Dritten Reiches stehen und wurden auch direkt so von Hitler benannt. In der Volksgemeinschaft sollten alle sozialen Unterschiede, seien sie zwischen Jung und Alt, gebildet und ungebildet, intellektueller und körperlicher Arbeit, Städter und Landei, Boheme und Malocher, Nord- und Süddeutschland, zwischen rücksichtslosem Fortschritt und Konservierung des Alten (und das sagte man nicht, aber meinte es immer auch: zwischen altem Sozi, zwischen bekennendem Christen, und selbst zwischen altem:alter KPD-Wähler*in und »Deutschland«) aufgehoben sein. Dieser »Gestus des Zusammenfügens« von Unvereinbarem war bestimmend für die Ästhetik und Propaganda des Dritten Reichs.[15] Konstitutiv für diese Gemeinschaft der Gegensätze – deren größtes Kunststück die Versöhnung der Klassen und besonders der Arbeiter (nur Männer) mit ihrer kleinen

12 Ulrich Beck: »Die Frage nach der anderen Moderne«, in: Deutsche Zeitschrift für Philosophie 39(12) (1991), S. 1297-1309, hier S. 1300.

13 Michael Makropoulos: Die infrastrukturelle Konstruktion der »Volksgemeinschaft«. Aspekte des Autobahnbaus im nationalsozialistischen Deutschland 2004, https://www.michael-makropoulos.de/Texte.html vom 27.07.2021, S. 193.

14 Fritz Todt: »Für die Straße des Führers ist keine Landschaft zu schade.« In: Till Bastian: Das Jahrhundert des Todes. Zur Psychologie von Gewaltbereitschaft und Massenmord im 20. Jahrhundert, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2000, S. 97.

15 Klaus Theweleit 1978 II, S. 94ff.

Rolle am Tisch der Nation sein sollte – war, wie Hitler gerne und oft sagte, der Bau der Reichsautobahn.

Abb. 19: Abbildung in Todts Zeitschrift »die Straße« einer seines Erachtens »entarteten Straße; Foto: Renger/Patzsch, in: Seifert, Alwin: Straße und Landschaft, in: Die Straße. Ausstellung in München 1934, Juni-September [Amtlicher Führer], München 1934, S. 150–157, hier: S. 154.



Der Philosoph Michael Makropoulos stellt auf diese Parallelen aufbauend die These auf, der Holocaust sei aus dem gleichen widerspruchsfeindlichen Geist der Vervollkommnung der Welt resultiert wie der Autobahnbau. Aus diesem Geist erst hätte die Straße ohne Kreuzung, ohne Störung, ohne Überraschung entstehen können, und aus ihm mussten auch die Krankenmorde und Völkermorde entstehen. Georg Mosse hat das Konzept der Heterophobie entwickelt, das viele Feindschaften der ursprünglichen und der heutigen Nazis auf ein Wort bringt: Es ist eine Feindschaft gegen die Buntheit der menschlichen Beziehungen und Lebensformen, seien es Hautfarben, Sexualitäten, Familienverhältnisse oder männliche, weibliche oder gar andere Gender-Subjektivitäten. Diese »entfremdete Straße« schlängelt sich durch eine Industrielandschaft und soll beseitigt und ersetzt werden durch die Deutsche Straße, die in edler Kurve durch traditionsreiche, unzerstörte Natur schwingt.[16]

Was wir sehen, sind viele Löcher und Flicken im Belag, eine baumlose Landschaft ohne besondere Schönheit und ein fließender Übergang zwischen Straße und Feld, der darüber hinaus auch noch ausfranst, sodass die Breite der Straße variiert. Sie wirkt ein wenig wie ein Fluss mit unbegradigtem Ufer. (Die Nazis haben das »Schottern« der Flussufer eingeführt, um das zu vermeiden.) Außerdem bildet die Straße selbst kleine

16 Renger – Patzsch: »Die Straße entartet, wie die Landschaft«. Aus: Alwin Seifert: Straße und Landschaft. In: Die Straße. Ausstellung in München 1934 Juni-September [Amtlicher Führer], München 1934, S. 154.

Kuhlen und Wellen der Landschaft ab. Wer auf ihr läuft oder fährt, ist in gewisser Weise mit dem Boden verbunden. Die ein wenig krumm stehenden Strommasten geben dem Ganzen etwas Undiszipliniertes, wenn man so will, Unautoritäres.

Abb. 20: Ein typisches Foto, das die Autobahn als romantisches und apolitisches Motiv für ein kleines Publikum mitten im Krieg inszenierte, als Hort des Friedens; Harz, Hermann, Das Erlebnis der Reichsautobahn – ein Bildwerk, Callwey 1943.



Das Foto kann laut Gudrun Brockhaus als typisch für die »künstlerisch ambitionierte Autobahnfotografie gelten. Die Autobahn auf dem folgenden Foto aus dem Jahr 1943 ist alles, was die »entartete Straße« nicht ist. Sie ist gerade, klar abgegrenzt zum Umland, die Linien sind deutlich und führen in die Weite. Nichts ist krumm, rauchig, düster oder industriell. Löcher oder Flicken oder irgendetwas, das uns bremsen würde, gibt es nicht. Statt Arbeiter sehen wir in Referenz zu Blut und Boden, zwei Bauern. Der alte und der junge Bauer könnten für Fritz Todt und seinen Nachfolger Albert Speer

stehen. In der gar nicht benutzten Straße erkennen wir zum einen die Autobahn nicht als Gebrauchsgegenstand, sondern als Kunst im Sinne von ohne-nützlich-sein-müssen. Diese Straße ist l'art pour l'art, eine weitgehend nutzlose Landschaftskunst, ein Selbstzweck. Zum anderen ist die statische Zeitlosigkeit abermals eine Referenz zu Theweleits leerem Platz, zum Gewimmel der Eröffnungszeremonien. Vielleicht hatte man im Ministerium für Rüstung 1943, nach der Niederlage in Stalingrad, auch einfach ein wenig Sehnsucht nach Frieden nach den ersten sechs Jahren.

Mit der Heterophobie ist erklärbar, wieso das Dritte Reich so weit ging, sogar die als »deutsch« und »arisch« definierten Kinder zu ermorden, sofern sie als geistig oder körperlich behindert galten. Wenn wir nun die Autobahn als eine Form der Straße verstehen, die alles Abweichende und nicht vollständig Kontrollierbare physisch unter sich begräbt und später jedes nicht-normierte Verhalten durch Leitplanken und physische Barrieren ausschließt, dann kann sie als eine Art Architektur gewordene Heterophobie verstanden werden.

Wenn wir Theweleit folgen, dass der deutsche Faschismus in seinem Streben nach dem »leeren Platz« und der Übersichtlichkeit von marschierenden Kolonnen und uniformierten Menschen eine riesige Psychose war, eine krankhafte Furcht vor dem Unvorhergesehenen, dem Wimmelnden und sich Vermischenden; und dass dieses Wimmelnde mit der Psychoanalyse primär als Symbol für eine weibliche, unkontrollierte und überschießende Sexualität zu verstehen ist, dann war die Autobahn die Erlösung dieser Furcht, die der Nazismus gefunden hat, ohne bewusst danach gesucht zu haben. Keine Straße ist so sehr vorhersehbar und uniformiert wie die zwei getrennten Fahrstreifen und die nochmals getrennten zwei Spuren.

Integration der Blut-und-Boden-Fraktion

Um die »Blut und Boden Fraktion« in das Projekt Autobahn einzubinden, wurde einer ihrer prominenten Vertreter, Alwin Seifert, zum »Reichslandschaftsanwalt« ernannt, und mit ihm weitere 35 freischaffende Garten und Landschaftsarchitekten, die bei Planung und Bau der Autobahn mitzureden hatten. »Als weltanschauliches Fundament seiner Arbeit bezeichnete Seifert die ›Ehrfurcht vor dem Lebendigen, vor Volk und Heimat‹, außerdem bekannte er sich ›in den dreißiger Jahren zu einer ›metaphysisch‹ begründeten Rassenlehre, die den Nationalsozialismus um eine naturreligiöse Dimension erweitern sollte.‹«[17]

> »Dass Landschaftsschutz nicht erst nachträglich zur Legitimation herangezogen wurde, sondern von Beginn an konstitutiver Bestandteil des Autobahnbaus und vor allem der Autobahnästhetik war, zeigen jene frühen Sätze Seiferts […]: ›Die Straßen des dritten Reichs sollen so schön werden, wie die unserer Vorväter, also so vollkommen im Sinne unserer Zeit, als jene es für die ihre waren: Werke vollkommener Harmonie zwischen technischer Zweckerfüllung, Landschaftszugehörigkeit und Volksverbundenheit.‹ Vorweggenommen ist hier außerdem, was sich in den Folgejahren als konsti-

17 Charlotte Reitsam, Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik. Internationale und interdisziplinäre Verflechtungen [Habilitationsschrift], München 2004, S. 67.

> tutiver Bestandteil der nationalsozialistischen Ideologie erweisen sollte: Die Ästhetisierung von Politik, welche im Bild der schönen Straße eine höhere Einheit von Technik, Natur und Volk beschwor. […] Der häufig verharmlosend als ›schöner Schein‹ bezeichnete, ästhetische Faktor [war ein] konstitutives Element eines Kults […], der sich als Mythos Autobahn bis weit in die Nachkriegszeit fortschrieb.«[18]

Dass die Einbindung der »BluBo« (Blut und Boden) Fraktion gelang, zeigt sich an Seifert selbst, der vormals zur reaktionär-antimodernen Strömung gehörte. Zumindest ist von dieser Seite kein nennenswerter Widerspruch dokumentiert, der in gemäßigter Form durchaus möglich gewesen wäre. Die BluBo'ler hielten Hitler die Treue bis zum letzten Tag.

Dass die Autobahn nicht nachträglich, sondern vom ersten Tag an Teil der Volksgemeinschaft und des »Kunstwerks Deutschland« war, ist nicht trivial. Denn dies verstehen heißt, das toxische Erbe in der deutschen Autobahn zu verstehen, das sich eben nicht von einer technisch nüchternen Architektur abschälen lässt, so wenig es ihr nur aufgesetzt wurde. Die Autobahn hatte einen quasi-religiösen Charakter in Deutschland.

> »Die Suggestion einer Neuordnung der Wirklichkeit durch totale Beherrschung der Natur, verlieh der Autobahnästhetik zuletzt, wie vor allem Brockhaus und Makropoulos herausstellen, eine ›eschatologische Dimension‹. […] Seifert selbst rückt den Autobahnbau in den Kontext einer »Zeitwende solch gewaltigen Ausmaßes, daß wir vielleicht bis zur Völkerwanderung, mindestens aber bis zur Reformation zurückgehen müssen, um einen geistigen Umbruch ähnlich tiefgehender Bedeutung zu finden.«[19] Gudrun Brockhaus fasste dies so zusammen: »Autobahnen waren Tempel für die Andachten des neuen Menschen des ›Dritten Reiches‹.«[20]

Michael Makropoulos schlussfolgert daraus: »Die technisch forcierte und ästhetisch finalisierte totalitäre Optimierung war die Kriegserklärung an die Unvollkommenheit der Schöpfung; ihre ultima ratio ist der Massenmord.«[21]

Dieser Schluss ist jedoch zu einseitig und übertreibt die Bedeutung der Autobahn. Zwar war sie ein großer Posten in der Propaganda, aber, wie Dondera schreibt, »die Überwindung der negativen Seite der Moderne […] konnte für die deutsche Volksgemeinschaft vollständig erst im eliminatorischen Antisemitismus gelingen, dessen Inbegriff Auschwitz war.« Wie alle Bauwerke und Schöpfungen des Dritten Reiches fußte auch die Autobahn auf einer strukturell antisemitischen Weltanschauung:

> »einer Dichotomisierung von feindlicher, entfremdeter Moderne einerseits und völkischem Holismus andererseits. Der Wunsch nach der negativen Aufhebung des Kapitals, der die ideologische Grundlage des eliminatorischen Antisemitismus bildet, wird

---

18 Karla Dondera, 2019 unpubliziert und darin: Alwin Seifert: Straße und Landschaft. In: Die Straße. Ausstellung in München 1934 Juni-September [Amtlicher Führer], München 1934, S. 157.

19 Seifert, Straße und Landschaft, S. 153.

20 Brockhaus. S. 81f.

21 Ebd., S. 203.

von Seifert an vielen Stellen ganz explizit – und häufig mit revolutionärem Unterton – formuliert.«[22]

Der bis heute wirksame »Mythos Autobahn« (Kapitel 14) geht wesentlich auf seine sehr professionelle und aufwendig betriebene Ästhetisierung zurück. Eine Autobahn ohne diesen Pomp wäre nur eine Art italienische Autostrada geblieben. Der »schöne Schein« war nicht bloß ein Mäntelchen, dass einem eigentlichen, militärischen oder ökonomischen Projekt Autobahn umgehängt wurde. Die Autobahn, was von ihr gewusst wurde und noch heute erinnert wird, dieser »schöne Schein«, war zuerst Propaganda und erst dann war sie praktische Infrastruktur (Kapitel 8 und 10).

Die oft gestellte Frage ist, warum so viele die Autostraße anbeteten, wenn doch 98 Prozent kein Auto hatten. Darauf wird das siebte und achte Kapitel noch eingehen. Die historisch materialistische Antwort darauf, warum nicht schon Millionen Autos gebaut wurden, wie dreißig Jahre später, ist kinderleicht. So teuer sie am Ende war, war die Autobahn immer noch wesentlich preiswerter als Millionen Autos zu bauen und ihr Benzin durch teures Erdöl im Ausland zu kaufen. Dass es gelang, ihr eine religiöse Aura zu geben, war ein propagandistisches Meisterwerk. Und so ungestört, wie diese Deutschen von Auto und Autobahn träumten, kann das nur, wer noch kein Auto hat und vor allem keine Automassen ertragen muss. Das heißt, die mythische Aura der Autobahn war vom vom Traum des eigenen Autos geliehen. Der von Nazis (und Joseph Fischer) bis heute verehrte Romancier des Stahlgewitters des Ersten Weltkrieges, Ernst Jünger, feierte das Auto mindestens zwei Jahre vor der ersten Baustelle als neue Religion.[23] Er schrieb »daß bereits heute inmitten der Zuschauerringe eines Lichtspiels oder eines Motorrennens ein tiefere Frömmigkeit zu beobachten ist, als man sie unter den Kanzeln oder vor den Altären noch wahrzunehmen vermag«[24]

---

22 Dondera, S. 21. Seiferts anti-kapitalistisches Revoluzzertum: »Die Zeiten, in denen wir den Eigennutz des Kapitals hinnehmen mussten, das unsere Straßen zur Steigerung seiner Dividende missbrauchte, und den Eigensinn des haltherzig rechnenden Technikers, der ohne Kenntnis der Lebenszusammenhänge im Haushalt der unerbittlichen Mutter Natur, ja ohne Ahnung von den weitreichenden Folgen seines Tuns nackte Fahrflächen schuf, sind vorbei. Die Straßen des dritten Reichs sollen so schön werden, wie die unserer Vorväter, also so vollkommen im Sinne unserer Zeit, als jene es für die ihre waren: Werke vollkommener Harmonie zwischen technischer Zweckerfüllung, Landschaftszugehörigkeit und Volksverbundenheit.« In: Seifert, Straße und Landschaft, S. 157.

23 Zu Fischer vgl. Jutta Ditfurth: Krieg, Atom, Armut. Was sie reden, was sie tun: Die Grünen, Berlin: Rotbuch-Verl. 2011, Kapitel sechs: In Stahlgewittern.

24 Jünger, Der Arbeiter: Herrschaft und Gestalt, Hamburg 1932, S. 162, in: T. Bastian: Das Jahrhundert des Todes, S. 95. Till 2000, S. 95.

Das fossile Kapital hinter der NSDAP

»I paid Hitler« war die erste und offenste Antwort auf die bis heute wichtige Frage, wer Hitlers Aufstieg finanziert hat. Gegeben hat sie »der gewaltigste unter den Machthabern des Ruhrgebietes«, Fritz Thyssen, in einem mehrtägigen Interview in Südfrankreich im Frühjahr 1940.[1, 2] Sein politischer Zögling war ihm über den Kopf gewachsen und er hatte Deutschland kurz vor dem Überfall auf Frankreich verlassen, brüstete sich aber frank und frei, seinen Wahlkampf bezahlt und ihn an die Macht befördert zu haben.[3] Schon im September 1923 meinte er mit Blick auf Mussolinis Erfolg in Italien, es müsse auch in Deutschland »›ein Diktator gefunden werden, ausgestattet mit der Macht, alles zu tun, was nötig ist.‹ In seinen Kreisen orientierte man sich nun auf die römische Kombination von Putsch mit anschließender ›legaler‹ Machtübergabe.«[4] John Heartfield verspottete die Verbindung des Milliardärs mit dem sich als Bürgerschreck

1 Zu Thyssens Bedeutung 1933 siehe: Reiner Zilkenat: Das deutsche Großkapital, der »Keppler-Kreis« und die NSDAP. Eine unentbehrliche Vorgeschichte des 30. Januar 1933 2012, https://nrw-archiv.vvn-bda.de/bilder/keppler-kreis.pdf vom 24.07.2021, S. 8.

2 Emery Reves/Fritz Thyssen: I paid Hitler, London: Hodder and Stoughton Verlag 1941. Thyssen wurde in Frankreich vor dem deutschen Überfall von Reves an der Cote'd Azur mehrere Tage interviewt. Später bestritt er große Teile der Biographie und insbesondere ihren Titel. Reves gibt an, sie mitten im Krieg veröffentlicht zu haben, um Großbritanniens Untätigkeit während des deutschen Überfalls auf die Sowjetunion zu skandalisieren und zu einem schnellen Angriff gegen Deutschland zu bewegen.

3 »Fritz Thyssen zählte wie Kirdorf zu den mächtigsten Exponenten der Schwerindustrie an Rhein und Ruhr. […] Seit der Bildung der Vereinigten Stahlwerke AG im Jahre 1926, des nach der United States Steel Corporation zweitgrößten schwerindustriellen Konzerns weltweit, amtierte er als Vorsitzender des Aufsichtsrates. Daneben war er stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der zum Flick-Imperium gehörenden Mitteldeutschen Stahlwerke AG. Weitere Aufsichtsratsmandate nahm er z.B. bei der Gelsenkirchener Bergwerks AG, den Siemens-Schuckert-Werken, bei den Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerken (RWE), bei der Bremer Vulcan Schiffbau- und Maschinenfabrik und bei der UfA wahr. Außerdem war er Mitglied des Zentralausschusses der Deutschen Reichsbank sowie des Präsidiums des RDI und der Ruhrlade.« R. Zilkenat: Das deutsche Großkapital, der »Keppler-Kreis« und die NSDAP.

4 Gerhard Feldbauer: Im Namen der Fasci. Hitlers Vorbilder: Mussolini und seine Schwarzhemden, https://dasjahr1933.de/im-namen-der-fasci/vom 24.07.2021.

inszenierenden Volkstribun in einer Karikatur vom August 1932. Darin hält Thyssen eine kleine Hitler-Marionette. Vor dem Nürnberger Kriegsverbrechertribunal konnte er sich an all das nicht mehr richtig erinnern und kam wie alle Industriellen und Bänker ohne lange Haft oder gar Todesstrafe davon.

Mit Blick auf die vielen reichen Gönner und Helfer Hitlers aus den obersten Etagen der Wirtschaft sind sowohl Hitlers eigene Legende vom selbstständigen Aufstieg seiner Bewegung in der »nationalen Revolution« als auch die heutige daran anschließende Erzählung von der »Machtergreifung« eines skrupellosen self-made-Diktators eben nur bequeme Lügen. Die »Arbeiter Illustrierte Zeitung« spottete regelmäßig über die Verbindung aus Kapital und NSDAP. Nach der schließlich erfolgreichen Einsetzung Hitlers berichteten aus Deutschland Geflüchtete der Weltöffentlichkeit im Sommer 1933:

> »Die Kanzlerschaft fiel Hitler nicht als Frucht eines heroischen Kampfes in den Schoß. Es war keine ›nationale Revolution‹ die sich am 30. Januar vollzog und im kühnen Angriff die Macht eroberte. Adolf Hitler erhielt überraschend den Kanzlerposten, als die führenden Gruppen der herrschenden Klasse nicht nur auf eine Verstärkung ihrer Gewalt gegen die Arbeiter drängten, sondern auch den Geruch des Osthilfe-Skandals eilig ersticken wollten.«[5]

Heute von »Machtergreifung« zu sprechen, ist somit eine Wiederholung der Nazi-Legende der »nationalen Revolution«. Die VVN-BdA spricht deshalb meistens von der »Machtübertragung«, um zu betonen, dass die NSDAP von ganz oben, von Hindenburg und einem breiten Bündnis aus Wirtschaft und Banken, eingesetzt wurde, um die Weimarer Republik zu überwinden. Das Buch »Hitler der Eroberer – die Entlarvung einer Legende« von 1933 versuchte bereits, den Mythos der nationalen Revolution zu entzaubern.

Der Reichskanzler von 1930–1932

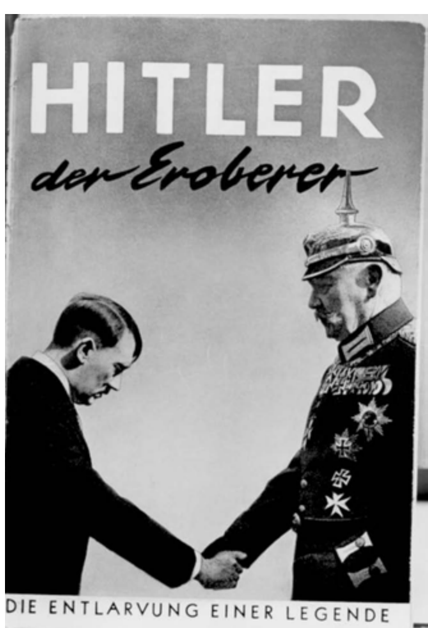
Von der Autobahnforschung wird es als Zufall oder Laune interpretiert, dass Hitler schon elf Tage nach seiner Ernennung zum Kanzler eine Art deutschen New Deal mit Auto und Autobahn angekündigt und damit seiner bis dahin offiziellen Auto-skeptischen Politik völlig widersprochen hat. Dieses Ereignis wird jedoch durchaus verständlich, wenn es im Kontext des langen Putsches gegen die Weimarer Republik betrachtet wird. Zu diesem Bild gehört auch das heute weitgehend verdrängte Kapitel des Intermezzos mit Kanzler Schleicher und dessen Versuch eines Bündnisses mit dem linken Flügel der NSDAP. Von diesem musste der Flügel um Hitler sich abgrenzen, um die Gunst der Ruhrbarone und deren Wahlkampfspenden zurückzugewinnen. Mit den Eliteprojekten Autobahn und Autoförderung konnte eine solche Abgrenzung noch einmal praktisch demonstriert werden. Wie in den Nürnberger Prozessen bekannt wurde, erhielt er vor der letzten Reichstagswahl das Placit so gut wie aller »Chefetagen«.

---

5 KPD im Exil (Hg.): Braunbuch über Reichstagsbrand und Hitler-Terror, Paris 1933.

Abb. 21–22: Cover der Zeitschrift AIZ von John Heartfield, das sich über die Finanzierung Hitlers durch den reichsten Mann Deutschlands, Fritz Thyssen lustig macht. Heartfield illustrierte auch dieses Buchcover, das die von Hitler selbst gepflegte Legende von der Eroberung oder heute auch Ergreifung der Macht eben nur eine Legende war. AIZ, 10.8.1933 und Buchcover von Olden, Rudolf: Hitler, der Eroberer – Entlarvung einer Legende, Berlin/Prag 1933; diese und alle folgenden: »Heartfield online«, Akademie der Künste, heartfield.adk.de.





Um die Autobahn zu verstehen, ist es nötig, zu zeigen, wer Hitlers Wahlkampf finanziert hat. Wie die meisten erfolgreichen Politiker führte er einen teuren Wahlkampf und hatte Zugang zu großzügigen Geldquellen. Ich konzentriere mich auf zwei Bücher zur Finanzierungsfrage, beide aus den USA. Henry Turners Buch erschien 1985 zum 50. Jahrestag des Kriegsendes und Knickerbocker publizierte 1932 einen als Reisebericht getarnten politischen Ratgeber für die »oberen Zehntausend«. »German Big Business And The Rise Of Hitler« von Turner erschien kurz vor dem ersten Historikerstreit und könnte als eine Art Einladung zu diesem verstanden worden sein. Turner musste einige wichtige Eckdaten ignorieren, um im Fazit zu einer weitgehenden Entlastung der deutschen Wirtschaft zu kommen. Diese habe zwar die Demokratie beerdigen und eine Diktatur installieren wollen, aber eben nicht diese. Wer das ganze Buch liest, wird sehen, dass die Entlastungsthese oft gar nicht aus seinen eigenen Analysen herzuleiten ist, und an manchen Stellen hat er selbst an der Unschuld der »Ruhrbarone« gezweifelt.[6]

6 Er lässt unter anderem aus: 1) wer ein Interesse am Putsch gegen den linken Flügel um Strasser im Dezember 1932 gehabt haben kann, 2) wer ein Interesse an der absehbaren Aufrüstung haben konnte, wie z.B. die IG-Farben mit ihrem synthetischen Benzin und meint gar, die Farben hätte Angst haben müssen vor einer unberechenbaren Politik Hitlers in dieser Hinsicht, 3) das Geheimgespräch mit der Wehrmacht am 3.2.1933, 4) den Terror von SA, SS und ab 30.1.1933 des preußi-

Die gegenteilige These vertrat der amerikanische Journalist Hubert Knickerbocker 1932 unter dem Titel »Can Europe Recover?«, worin er dem deutschen Big Business eine einigermaßen subtil formulierte Empfehlung für einen gemäßigten Faschismus à la Mussolini aussprach. Auf Deutsch hieß das Buch »Kommt Europa wieder hoch?« und erschien in der Todesagonie der Weimarer Republik, im Sommer 1932. Knickerbockers Antwort auf seine eigene Frage war ein optimistisches und fast unumwundenes Ja.[7] Das Besondere an diesem Buch ist, dass sein Autor Redakteur großer Zeitungen und Chef einer der größten Presseagenturen der USA und der englischsprachigen Welt war und das Ohr der wohlhabenden Kreise hatte, sowohl in den USA als auch in Deutschland. Mussolini empfing ihn in Rom und der deutsche Kanzler Brüning in der Reichskanzlei (beide Anfang 1932). Das wichtigste Interview jedoch gab die damalige Nummer Zwei der NSDAP, Georg Strasser. Die wohlwollenden Besprechungen aller Bücher Knickerbockers in der »Deutschen Allgemeinen Zeitung«, das damalige Sprachrohr der Ruhrbarone, zeigt, dass die Option einer faschistischen Diktatur schon lange vor dem 30. Januar 1933 mit allem Für und Wider erwogen wurde.[8] Selbst nach Hitlers Machtantritt noch lobte die DAZ Knickerbocker, der ein weiteres Optimismusbuch, »Kommt Krieg in Europa?«, vorlegte, was er eher verneinte. DIE ZEIT jedoch schrieb im Nachruf 1949, Knickerbocker hätte »vieles vorausgesagt, was später eintraf.«[9]

Warum haben Konservative die Autobahn nicht gebaut?

Bevor ich zur Frage komme, warum Hitler die Autobahn gebaut hat, möchte ich der selten behandelten Frage nachgehen, warum sie nicht in den Jahren ab 1926, als die Pläne schon vorlagen, von den vorhergehenden Regierungen gebaut wurde. Heinrich Brüning regierte von 1930 – 32 in einer Phase des Übergangs zur Diktatur. Dass er den Deutschen die Nazis wie ein ungebetenes Danaergeschenk bescheren würde, spottete Gregor Grosz schon 1930 in der Karikatur »Hurra, Hurra! Der Brüning-Weihnachtsmann ist da!«.[10] Unter einem mit Hakenkreuzweihnachtskugeln geschmückten Baum steht ein Eselchen, dem die Schlafmütze über die Augen gerutscht ist und das darum die Zeitung vor seinen Augen nicht sehen kann, auf der die Schlagzeile erkennbar lautet »Adolf Hitler«.

---

schen Innenministeriums unter Göring, 4) das nachträgliche Placit im Tag von Potsdam, 5) die Enteignung von Hugo Junkers, 6) die Verbindung von Familie Quandt mit der Familie von Joseph Goebbels, 7) die Auftritte Hitlers in den Industrieclubs.

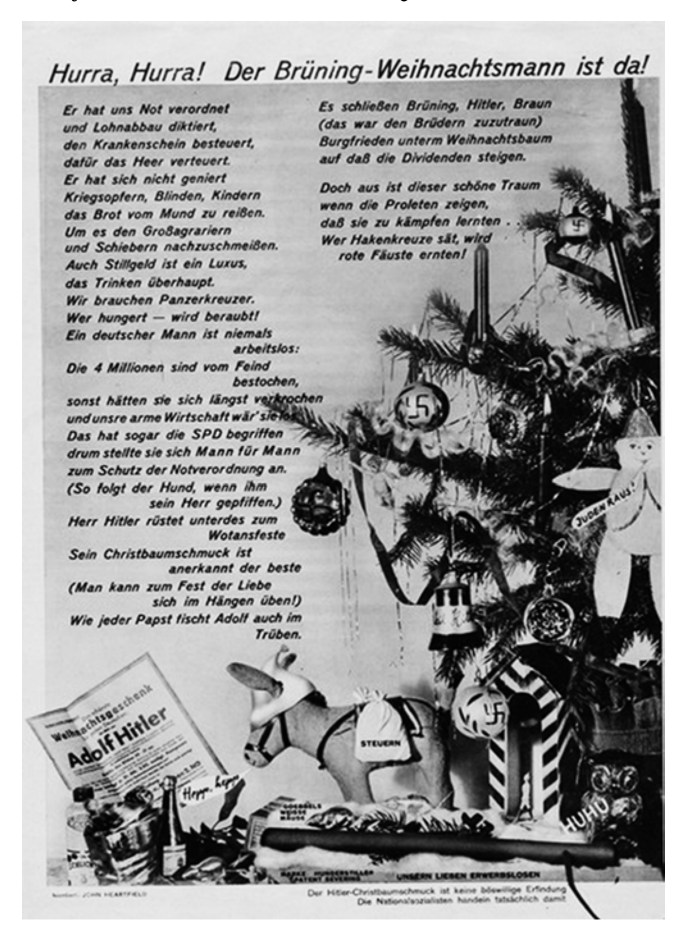
7 Hubert R. Knickerbocker: Kommt Europa wieder hoch?, Berlin: Rowohlt 1932.

8 Henry A. Turner: German big business and the rise of Hitler, New York, Oxford: Oxford University Press 1987, S. 166, 220 und 311.

9 Die ZEIT, 21.7.1949, No. 29.

10 In: AIZ, Arbeiter Illustrierte Zeitung, 1930, No. 51.

Abb. 23: Kanzler Brünning wird den politisch eseligen und blinden Deutschen Hitler gleich einem Weihnachtsgeschenk bescheren, spottete Heartfield in der AIZ schon 1930 hellsichtig.



Brüning selbst sah das nach dem Krieg anders und beanspruchte nicht die Verantwortung für das Ende der Demokratie, sondern für das Autobahnnetz. In aller Unbescheidenheit schrieb er:

»Besonders schwierig blieb die Lage der Stahl und Zementindustrie. Sie litten auch unter der Tatsache, dass die Reichsbahn […] keine erheblichen neuen Aufträge geben konnte. Einen Ausweg gab es für beide Industrien nur durch den Bau neuer Straßen mit zahlreichen Brücken. So entstand bei mir der Gedanke, in großem Umfang den Bau von Nur-Autostraßen, vor allem aber Autobahnen […] zu beginnen. […] Die beiden vorher genannten Industrien konnten durch neue Aufträge ihre Krise überwinden und der Bauindustrie damit wertvollen Auftrieb geben. Baupläne für eine Autobahn von den Hansestädten nach Basel waren bereits im einzelnen ausgearbeitet worden. Ein Hindernis für den Beginn der Autobahnbauten stand noch im Wege: Der §13 des Fi-

> nanzausgleichsgesetzes. Ich riet, in einem Zusatzparagraphen 13a zur Ergänzung des Finanzausgleichsgesetzes den Weg für den Beginn des Baues zu bereiten.«[11]

Aus Sicht der Forschungslage besteht auch heute kein Grund, an der Zusammenfassung des marxistischen Historikers Karl Lärmers zu zweifeln. »Es ging um Aufträge für die Stahlindustrie, für die Zementindustrie, für die Bauindustrie.«[12] In diesem Punkt kann Brüning zugestimmt werden. Wir müssen bedenken, dass rund 60 Prozent der Kosten der Reichsautobahn auf die Brücken entfielen, und darin wiederum ein beträchtlicher Teil auf den Kauf von Stahl.[13] In der HaFraBa waren alle großen Baukonzerne, Hoch-Tief-Stahl Essen sowie die Städte, vertreten, die sich einen Autobahn-Anschluss wünschten.[14]

Ansonsten ist Brüning ein ebenso dreister Lügner wie sein Vorbild Hitler, der sich ebenfalls zu Unrecht die »Vision« des Autobahnnetzes als eine Art göttliche Eingebung aus dem Nichts zuschreiben wollte.

Schon 1927 plante die rheinische Provinzregierung zwischen Köln und Düsseldorf eine »Kraftwagenstraße«, bekam aber keine finanzielle Unterstützung der Reichsregierung, die sie zu teuer fand und lieber das bestehende Netz instand halten wollte. Das Thema stand dennoch, dank des von der HaFraBa bezahlten Lobbyisten Willi Hofer, ab 1930 wiederholt auf der Tagesordnung von Regierung und Parlament.[15]

Dass der Aufschwung von Stahl-, Zement- und Bauindustrie unter Hitler dann tatsächlich von der Autobahn verursacht worden wäre, ist hingegen falsch.[16]

> »Hitler sagte vor Vertretern der mittleren Führungsebene am 10.2.1939 ›Man wird nun sagen: Ja, sie rüsten doch auf. – Meine Herren, das sieht ja leider das Volk nicht, weil ich darüber ja nicht ganz offen sprechen kann. Das ist das Verborgene. Was das Volk sieht und sehen kann und sehen soll, sind die übrigen Lebensäußerungen […] Deshalb

---

11 Kurt Kaftan, Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte und Entwicklung des Autobahngedankens in Deutschland von 1907–1935 unter Berücksichtigung ähnlicher Pläne und Bestrebungen im übrigen Europa. Wigankow, Berlin 1955.

12 Karl Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945. Zu den Hintergründen, Akademie-Verlag 1975, S. 28.

13 Das waren namentlich Hoch-Tief-Stahl Essen, dessen Besitzer Eugen Vögler dann auch im Vorstand der Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahn saß. Vgl. ebd., S. 32.

14 Ebd., S. 27 und 32.

15 Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften und das Bundesarchiv: »Akten der Reichskanzlei. Weimarer Republik« Online »Nr. 289 Vermerk des Ministerialrats Vogels über die Chefbesprechung vom 5 Mai 1931« 2021, https://www.bundesarchiv.de/aktenreichskanzlei/1919-1933/0001/bru/bru2p/kap1_1/para2_37.html vom 26.07.2021.

16 So wurde ein Lobredner der Autobahn vor und nach dem Krieg, Kurt Kaftan, 1933 zurückgepfiffen, als er Fritz Todts Werbung gegenüber den Militärs öffentlich wiederholte und militärische Gründe für den Autobahnbau angab. Todt konnte das bei geschlossenen Türen behaupten, aber es sollte nicht öffentlich werden. In seinem 1936 erschienen Buch ›Europa braucht Autobahnen‹ wird der Autobahnbau uneingeschränkt als Friedenswerk hingestellt. Vgl. K. Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945, S. 6 und 106.

> lasse ich in Nürnberg diese gigantischen Anlagen schaffen, deshalb in München desgleichen, deshalb diese riesigen Autostraßen im Deutschen Reich.‹«[17]

Tatsächlich waren die großen Konzerne des Tiefbaus und mit ihr die Zementindustrie schon 1934 voll ausgelastet und die Autobahn ging auf Kosten anderer Bauaufträge für die Industrie, Wohnungsbau und militärische Bauten.[18] Gogl fand ein interessantes Detail:

> »Due to the Autobahn project, the Leipzig branch of the German Federation of Technical and Scientific Organisations (Deutscher Verband Technisch-Wissenschaftlicher Vereine) already anticipated a shortage of road construction and civil engineers in November 1933 – before construction works had started – and initiated retraining courses for jobless mechanical engineers: ›Umschulungskursus für Straßenbau‹.«[19]

Das besagt freilich noch nicht, dass die Industrie nicht dennoch erwartete, sich mit der Autobahn zu sanieren, falls der Mut der Regierung doch nicht reichen würde, die Rüstung wieder hochzufahren oder Frankreichs Mut gereicht hätte, deshalb im Rheinland einzumarschieren.

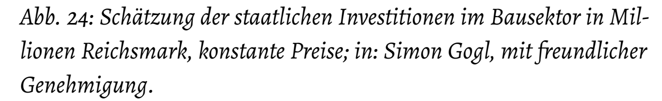
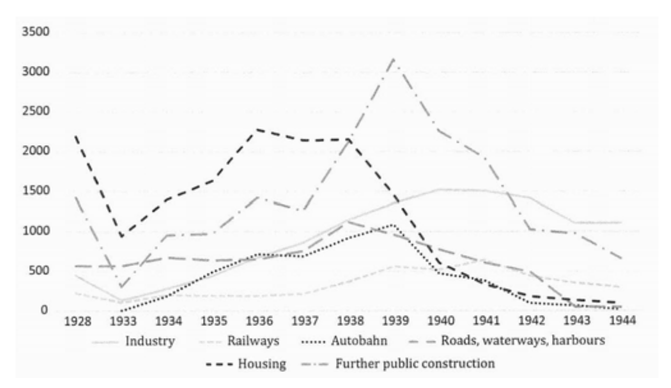


Abb. 24: Schätzung der staatlichen Investitionen im Bausektor in Millionen Reichsmark, konstante Preise; in: Simon Gogl, mit freundlicher Genehmigung.



Die ersten Pläne für die Autobahn fallen mit zwei Ereignissen zusammen. 1926 sollte die Volksabstimmung über die Enteignung der Fürsten entscheiden, was der Regierung große Geldmittel an die Hand gegeben hätte. Möglicherweise regte diese Möglichkeit

17 Dülffer et al., Hitlers Städte: Baupolitik im Dritten Reich: Eine Dokumentation, Köln/Wien: Bohlau Verlag, S. 297.

18 K. Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945, S. 82-84.

19 Die Bauindustrie 1, no. 19 (1933): 249. In: Simon Gogl: Laying the Foundations of Occupation. Organisation Todt and the German Construction Industry in Occupied Norway. Dissertation (= Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. Beihefte, Band 27), München, Wien: De Gruyter Oldenbourg 2020, S. 69.

überhaupt dazu an, über große Investitionsprogramme nachzudenken. Jedoch scheiterte die Fürstenenteignung trotz gemeinsamer Zustimmung von SPD und KPD am nötigen Quorum von 50 Prozent der Wähler*innen.

Warum baute die SPD nicht die Autobahn?

Von 1928 bis 1930 regierte die SPD in einer großen Koalition. Wieso baute sie nicht die Autobahn als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme? Es wäre eine leichte Antwort, sie im nicht vorhandenen Geld zu suchen. Aber so einfach war es nicht. Dass eine Autobahn sich mit einer Maut nicht profitabel privat betreiben ließ, war in Italien zu sehen und die deutschen Banken erwogen daher nie eine private Finanzierung. Und die Autobahn hatte mächtige Feinde: Die Reichsbahn fürchtete eine lästige Konkurrenz und die Luftwaffe dachte an feindliche Flieger, die eine besonders gute Orientierung erhalten würden, was sich beides bewahrheiten sollte.[20] Auch der Reichsverband der Automobilindustrie war skeptisch und bevorzugte Investitionen in bestehende Straßen, auch weil er nach italienischem Vorbild keine Autostraßen mit hohen Nutzungsgebühren wünschte.

Bei schlimmer Wohnungsnot und Armut ausgerechnet Autostraßen für die reichsten 0,7 Prozent zu bauen statt Häuser, wäre elitäre Klientelpolitik gewesen.[21] Im Wahlkampf war jedoch eine andere Klientelpolitik das Hauptthema: der Panzerkreuzer A und seine Finanzierung. Die SPD gewann die Reichstagswahl 1928 mit dem Versprechen, die Wünsche des Militärs nach einer neuen Generation von Schiffen abzulehnen und die Sozialausgaben nicht anzurühren. Einmal an der Regierung fiel sie um und strich mehreren Millionen Schulkindern das staatlich bezuschusste Essen, um den Panzerkreuzer in Auftrag geben zu können. Mit den 80 Millionen Reichsmark hätte sie auch den Anfang des Autobahnnetzes realisieren können und wäre wahrscheinlich trotz aller Klientelpolitik auf weniger Ablehnung bei den Arbeiter*innen gestoßen als mit der Vorbereitung des nächsten Krieges. Die KPD scheiterte daraufhin mit einem Volksbegehren gegen den Bau von Kriegsschiffen. Die Deutschen waren scheinbar schon ermüdet, und die Listen mit den Namen in der Abstimmung waren öffentlich und man fürchtete Repressalien. Der Panzerkreuzer wurde 1931 fertig gestellt und erhielt den passenden Namen »Deutschland«. Er kämpfte 1936 für Franco und half dem spanischen Faschismus zum Sieg über die demokratische spanische Republik.

Die Mehrheit der Arbeiter*innen wollte Arbeit, Brot und Wohnungen. Die konservativen Wähler*innen wollten Stabilität und ein Ende der »Schmach von Versailles«, dem Friedensvertrag, der den Ersten Weltkrieg beendete, und endlich wieder eine Flotte.[22]

---

20 K. Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945.

21 Im Sommer 1929 waren 433.205 Personenautos registriert, abzüglich der Omnibusse waren es 422.612 PKW (davon 100.301 ausländischer Produktion). Bei 62,4 Millionen Einwohnern (ohne Saar) macht das eine Autoquote von 0,007 %. Vgl. Statistisches Reichsamt: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1930. (Neunundvierzigster Jahrgang) 1931, www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN514401303_1929 %7Clog20 vom 26.07.2021, S. 158.

22 Siehe hierzu exemplarisch den Dialog in der U-Bahn im Film Kuhle Wampe von Berthold Brecht und Hans Eisler, 1932.

Von Autos träumten diese Deutschen noch nicht. Damit wäre für keine Partei ein Wahlkampf zu gewinnen gewesen. Aus der Bevorzugung des Schiffbaus vor der Autobahn folgt, dass letztlich die Interessen des Militärs über die der Städte und Bauwirtschaft triumphierten. Autobahnen wurden erst gebaut, als sicher war, dass sie nicht auf Kosten der Rüstung gehen würden. Ob die ursprüngliche HaFraBa ein geschickt lanciertes Friedenswerk war, dass rechtzeitig zur Fürstenenteignung dem Panzerkreuzer zuvorkommen sollte, wissen wir nicht und werden es wohl nach Stand der Quellenlage auch nie erfahren. Die Frage wäre möglicherweise aktuell geworden, wenn die SPD gegen die Panzerkreuzer-Fraktion nicht umgefallen wäre. In dem Fall hätte die Weimarer Republik das erste Autobahnnetz der Welt bauen können.

Die SPD machte mit dem Kreuzer weiter, wo sie 1914 begonnen hatte. 1929 ließ sie die Polizei auf die Arbeiter*innen im Berliner »Blutmai« schießen. Dass sie sich 1932 und noch 1933 einer antifaschistischen Einheitsfront mit der (spät zur Vernunft gekommenen) KPD verweigerte, war der letzte Sargnagel für die Demokratie. Die Frage muss daher lauten, ob die SPD einen einzigen schweren Fehler ausgelassen hat, um die Weimarer Republik und im letzten Akt endlich sich selbst in den Abgrund zu führen.[23]

Hitler – der berechenbare Staatsmann

Hitler änderte seine Meinung als Kanzler zugunsten von Auto und Autobahn im Februar 1933 aus rationalen Gründen:

1) Die Unterstützung der Industrieelite war zum Zünglein an der Waage geworden, hinter die die Beliebtheit bei den Massen zurücktreten musste und konnte.
2) Es galt deshalb, sich *diesem* Publikum in der finalen Probezeit von vier Wochen bis zur Reichstagswahl am 5. März als verlässlicher Diktator zu zeigen.
3) Dafür war es nötig, die völlige Bedeutungslosigkeit des proletarischen, »linken Flügels« der NSDAP zu beweisen.
4) Die Vertreter*innen der Wirtschaft hatten sich schließlich arrangiert mit der Aussicht auf eine Diktatur von NSDAP und DNVP. Jedoch war ihnen nur eine NSDAP ohne den von ihnen gefürchteten linken Strasser-Flügel akzeptabel.
5) Die groß gedachte Förderung eines elitären Luxus wie der Autobahn konnte als Distanzierung, wenn nicht gar als Beleidigung gegen die proletarische Basis und den linken Flügel verstanden werden.
6) Die Pläne für die HaFraBa und ein keynesianisches Wirtschaftsprogramm zur Arbeitsbeschaffung und Konjunkturbelebung waren fertig ausgearbeitet. Sie zu kombinieren war naheliegend. Beide umsetzen zu wollen, signalisierte Verlässlichkeit und nicht-Einmischung in die Autonomie der Wirtschaftsexperten.
7) Die Zeit der kleinen Schritte sollte vorbei sein. Hitler hieß groß Scheitern oder groß Siegen und das Autobahnprogramm war dieser Wille in der Wirtschaftspolitik.

---

23 Klaus Gietinger: November 1918: Der verpasste Frühling des 20. Jahrhunderts (= Nautilus Flugschrift), Hamburg: Edition Nautilus 2018.

Die Massenbasis hatte ihre letzte Rolle zur Erlangung der Diktatur noch nicht zu Ende gespielt, denn es galt noch die letzte Reichstagswahl am 5. März 1933 zu gewinnen und das Ermächtigungsgesetz zu beschließen. Aber die Phase der Gewinnung einer großen Wähler*innenschaft als erstes Ziel war zu Ende. Auf die Massen hinter ihm gestützt hatte Hitler das Placit vieler führender Kreise aus Industrie und Militär für die Kanzlerschaft bekommen, aber scheinbar 1932 noch nicht alle, sonst hätte Hindenburg ihn schon im November statt von Schleicher zum Kanzler ernennen können. Erst als auch Schleicher gescheitert war, drängte die Industrie Hindenburg ganz offen in der »Industrielleneingabe«, Hitler endlich zum Kanzler zu machen. Das war zwar, wie Turner schreibt, nur die zweite Reihe der Industrie, aber wie sich an den Parteispenden am 20. Februar zeigte, war auch die erste Reihe überzeugt, dass es nur noch mit Hitler ginge. Man hatte es mit zwei Diktatoren versucht und beide waren gescheitert. Das »Kabinett der Barone« vom Juli 1932 unter dem Kanzler von Papen war eine Mischung aus Wirtschafts- und Militärdiktatur. Papen lieferte der Industrie was sie wollte, Zerschlagung der Arbeiter*innenrechte, Sozialkürzungen, Lohndumping. Er war in der Masse der Bevölkerung unbeliebt und hat sich schließlich sogar mit dem rechten Zentrum überworfen, womit ihm als letzte Stütze der Macht nur noch die Reichswehr verblieb. Die hörte auf den Präsidenten Hindenburg und der hatte Papen per Erlass zum Kanzler, genauer genommen zum Diktator, ernannt, ohne jegliche Konsultation des Parlaments. Da er sich ohne Hindenburg und Reichswehr nicht hätte halten können, wie die meisten Historiker*innen finden, könnte das Deutschland der zweiten Jahreshälfte 1932 strenggenommen als Militärdiktatur bezeichnet werden.[24]

Knickerbocker war im Namen des Big Business zufrieden mit Papen:

> »In der kurzen Zeit, in der sie am Ruder ist, hat die Regierung Papen: die sozialistischen Regierungsmitglieder Preußens nach Hause geschickt, den Reichstag nach Hause geschickt, die Demokratie verworfen, die Monarchie hinausgeschoben, sich positiv zum Privatkapitalismus bekannt, Hitler abgelehnt, die ersten Schritte dazu getan, aus Hitlers Privatarmee eine Volksmiliz zu machen, zwei Milliarden Reichsmark auf die deutsche Erholung gesetzt, das Prinzip der freien Lohnabmessung wieder eingeführt, die Stellung der Gewerkschaften erschüttert, die Arbeitslosenunterstützung reduziert, die Regierungsausgaben herabgesetzt, die Verwaltung vereinfacht, die ersten Schritte getan, die das Aufgehen Preußens im Reich einleiten.«[25]

Papen sorgte dafür, dass die Löhne bis zu 30 Prozent fielen, kürzte die Sozialhilfe und stürzte noch mehr Arbeiter*innen ins Elend. Knickerbocker meinte dazu: »Es war ein trauriger Anblick für die Demokratie, als Kanzler Papen vor den letzten Reichstag hintrat und auf das Pult des Präsidenten das rote Kuvert legte, das die Verordnung zur

24 Reiner Zilkenat: Hindenburg beruft Franz von Papen am 1. Juni 1932 zum Reichskanzler. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/eine-diktatur-auf-nationaler-grundlage-fuhren-hindenburg-beruft-franz-von-papen-am-1-juni-1932-zum-reichskanzler/vom 26.07.2021.

25 H. R. Knickerbocker: Kommt Europa wieder hoch?, S. 199.

Auflösung des Parlaments enthielt. Es mag in der Tat das Ende der Republik gewesen sein. Das Ende Deutschlands war es ganz entschieden nicht.«[26]

Das Ende der Republik war es in der Tat, denn Papen blieb nicht bei der Auflösung des Parlaments stehen. Er setzte auch die noch von der SPD dominierte Regierung in Preußen und damit im »roten Berlin« am 20. Juli 1932 durch einen Putsch ab, unterstellte Preußen dem Diktat der Reichswehr und Verbot zahlreiche Bürgerrechte, womit faktisch eine Militär-Junta installiert wurde. Berlin als Bollwerk gegen Papens, aber auch jede andere auf das Militär gestützte Diktatur war damit weitgehend neutralisiert. Die Berliner SPD ließ es sich nicht nehmen, schon vier Tage vor dem dann als »Preußenschlag« bezeichneten Staatsstreich zu erklären, auf ihre Regierungsgewalt über die Polizei zu verzichten und keinen Widerstand leisten zu wollen. Statt am 20. Juli wenigstens noch einen Generalstreik auszurufen und sich auf ihre paramilitärische Organisation »Reichsbanner schwarz-weiß-rot« zu stützen, hielt sie still und konnte sich nur entschließen, am 21. Juli eine juristische Klage beim Reichsgericht einzureichen. Die blieb jedoch bis zum 30. Januar 1933 unentschieden. Wieder einmal hatte die Sozialdemokratie getan, was Rosa Luxemburg zwei Jahrzehnte früher als »revolutionäres Warten« verspottet hatte. Selbst Knickerbocker konnte das trotz seines Versuchs, gutmütig auf Deutschland zu blicken, nicht anders als mit Häme kommentieren, und wir können nur vermuten, dass wohl viele Zeitgenoss*innen ähnlich fühlten über diese verheerende Verbindung aus Dummheit und Feigheit.

> »Unter der Regierung Papen brachte ein Reichswehrleutnant mit fünf Mann im Verlauf einer Stunde zuwege, was den vereinigten Kräften der Fabrikantenvereinigung und sämtlicher Bankiers und Wirtschaftler Deutschlands ein ganzes Jahrzehnt hindurch nicht gelungen war. Das Militär warf die sozialistischen Regierungsmitglieder buchstäblich aus dem Amt heraus. Dreizehn Jahre im Amt hatten die Sozialisten weich gemacht. Es standen ihnen 60 000 Mann preußischer Polizei und eine Unmenge legaler Berechtigungen zur Verfügung, um an der Macht zu bleiben, aber sie erlagen unter dem Streich. Nicht eine einzige Gewerkschaft unternahm etwas für einen Generalstreik. Nicht ein Pieps war von der republikanischen ›Eisernen Front‹ zu hören. [...] Sie [die Sozialdemokrat*innen in Preußen] retteten Deutschland vor dem Bürgerkrieg, aber sie verloren es für die organisierte Arbeiterschaft. Die Tarifverträge, die bisher Gesetzeskraft hatten [...] existierten praktisch so gut wie nicht mehr.«[27]

Selbst das konnte Knickerbocker noch positiv sehen, denn er glaubte in Mussolinis Italien ein glückliches Land besucht zu haben und sein Buch liest sich insgesamt wie ein großes Plädoyer für einen italienischen Faschismus, in dem letztlich auch die Arbeiter*innenbewegung ihren kleinen Platz in aller Bescheidenheit erhält.[28]

Der Putsch gegen die preußische Regierung durch die Hindenburg-Papen-Diktatur hinterließ ein Machtvakuum in Preußen, das bis zur Ernennung Görings als preußischer Innenminister am 30. Januar 1933 bestehen blieb. Somit war schon im Juli 1932

---

26 Ebd., S. 203.

27 Knickerbocker, ebd.

28 Er zeigte sich begeistert von der Berufung des radikalen Syndikalisten Edmondo Rossoni zum Unterstaatssekretär Mussolinis. Derselbe, S. 96f.

der Beginn des Staatsstreichs. Viele Konservative waren damit jedoch nicht unglücklich, da sie endlich Demokratie und Parlamentarismus überwinden wollten. Knickerbocker brachte viele ökonomisch vernünftige Gründe vor, warum der »Papenplan« eine Chance auf eine Erholung der deutschen Wirtschaft und damit einer Erholung ganz Europas sei. Nur so könnte Europa endlich wieder in eine Wachstumsphase übergehen und unter anderem die Schulden bei den Gläubigern in den USA bedienen. Für ihn ermöglichte Papens Diktatur »dem Reich einen großen Vorsprung in dem Rennen nach der Prosperität.«[29] Die Säulen der Gesellschaft, die einen General von Papen stützen, hatte George Grosz in einem großen Gemälde prophetisch 1926, zufällig dem Jahr der Erfindung des Autobahnnetzes, in einem Pessimismus dargestellt, den Knickerbocker eben für typisch europäisch und am meisten typisch deutsch abtat. Die dort gezeigten waren: Richter, Journalist, bürgerlicher Burschenschaftler, deutschnationaler Patriot, Nazi-Jurist und Militärs. Sie sind kein erfreulicher Anblick und gaben so gar keinen Anlass zum Optimismus. Knickerbockers aufrichtige, wohlwollende und nur etwas konservativen Geschäftsleuten sind bei Grosz nicht zu erkennen. Links im Bild brennt schon ein Haus wie 1933 der Reichstag und 1938 die Synagogen. Der nationalkonservative Mann rechts trägt ein Schild »Sozialismus ist Arbeit« in Vorwegnahme von Hitlers »Arbeit adelt« und »Arbeit macht frei«.

Doch man hatte sich verrechnet. Selbst nach dem Staatsstreich vom 20. Juli 1932 gegen die preußische SPD-Regierung konnten Streiks nicht verhindert werden. Die Berliner Verkehrsarbeiter*innen streikten kurz vor der Parlamentswahl im November erfolgreich für besseren Lohn. Damit wurde deutlich, dass Papens Kabinett der Barone zwar drakonische Gesetzte erlassen, aber sie mit der Reichswehr allein nicht durchsetzen konnte. Sein Versuch einer – heute würde man sie radikal-neoliberal nennen – Wirtschaftsdiktatur war gescheitert.

Die Chefetagen der Industrie konnten damit nicht glücklich sein, denn der erfolgreiche Streik führte zu einem Stimmenzugewinn für die KPD und einem Verlust für die NSDAP. Der NSDAP hatte es nichts genützt, diesen wie mindestens einen weiteren Streik von Kohlearbeiter*innen unterstützt zu haben. Sie konnte, wie Ulrich Schneider schreibt, gar nicht anders als beim Streik mitzumachen, um sich unter der Arbeiter*innenschaft nicht völlig unglaubwürdig zu machen.[30] Noch behauptete sie ja sehr lautstark, eine Arbeiterpartei zu sein.

---

29 Ebd., S. 188.

30 Ulrich Schneider: Zur geschichtspolitischen Aktualität des 30. Januar 1933. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/zur-geschichtspolitischen-aktualitat-des-30-januar-1933/vom 26.07.2021.

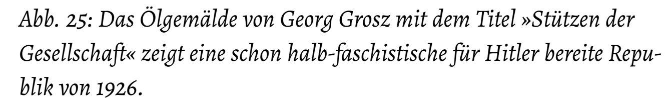


Abb. 25: Das Ölgemälde von Georg Grosz mit dem Titel »Stützen der Gesellschaft« zeigt eine schon halb-faschistische für Hitler bereite Republik von 1926.

Im November 1932 war die Weimarer Republik offensichtlich am Ende. Begonnen hatte es schon mit Brüning 1930. Der machte sich bei manchen unbeliebt, als er die SA verbieten ließ und immer wieder Kompromisse mit der SPD eingehen musste. Ohne SPD und auch ohne NSDAP blieb aber keine Mehrheit im Parlament, es blieb nur eine

Art Militär-Junta mit dem greisen Hindenburg. Aber auch darauf konnte man sich nicht mehr verlassen, denn nach dessen Tod wäre diese Konstruktion wie ein Kartenhaus zusammengefallen, und 1932 war er bereits 85 Jahre alt. Zudem hatte er die Präsidentschaftswahl im April 1932 mit hauchdünner Mehrheit gewonnen und konnte selbst die rechten Kräfte der Republik nur noch mit Mühe und Not zusammenhalten. Hier hatte Hitler schon 37 Prozent bekommen und gezeigt, dass er der bessere Präsident sein könnte. Noch sträubten sich die Ruhrbarone dagegen, ihren Einfluss an eine Diktatur abzugeben und versuchten es also mit von Papen. Der konnte nicht regieren, weil, wie Gregor Strasser wohl zutreffend sagte, »die Menschen, die dahinter stehen nicht daran glauben.«[31] Weitere soziale Einschnitte verhießen weitere Streiks und eine Stärkung der KPD. Doch KPD und Gewerkschaften wollten viele in der Chefetage ein für alle Mal loswerden.

Zwischen Papen und Hitler kam ein weiterer Militär und Aristokrat, von Schleicher. Auch der wurde von Hindenburg per Erlass ohne Parlament eingesetzt und war faktisch eine Fortsetzung der Diktatur der Reichswehr. Sein Plan war gleichwohl ambitioniert und hätte mit einigen Wendungen vielleicht aufgehen können. Dass sich nur auf Bajonetten schlecht sitzen lässt, wie Goebbels im September in seinen »Goldenen Worte für einen Diktator und für solche, die es werden wollen« ermahnte, war für alle Welt offensichtlich geworden.[32] Schleicher versuchte zu bekommen, was Papen hatte entbehren wollen, eine gewisse Massenbasis. Er versucht sie zu finden mit dem Gewerkschaftsbund (ADGB) und dem »linken Flügel« der NSDAP. Ungefähr die Hälfte der NSDAP-Reichstagsabgeordneten (60 bis 100 von 196 insgesamt) sollen bereit gewesen sein, Hitler abzusetzen und Strasser zu folgen.[33] Strasser war der kluge Kopf hinter der erfolgreichen Organisation der mehr als 800.000 Parteimitglieder und für »bürgerlich-konservative Politiker bis hin zu etlichen Gewerkschaftsvertretern« nicht nur »ministrabel« sondern »zu der möglichen Integrationsfigur geworden, die einen ›dritten Weg‹ zur Rettung Deutschlands aus der Notlage von 1932 aufzeigte.«[34] Schleicher pokerte hoch und bot Gregor Strasser am 3. Dezember das Amt des Vizekanzlers und preußischen Ministerpräsidenten an. Beide dürften gewusst haben, dass es um alles ging, doch Strasser scheint gezögert zu haben, statt anzunehmen und in der NSDAP gegen Hitler offen zu putschen, fuhr er plötzlich auf eine längere Reise nach Italien und nahm die Vizekanzlerschaft nicht an. Die genauen Umstände sind nicht bekannt geworden.[35]

---

31 Vgl. Strasser, Gregor, in: H. R. Knickerbocker: Kommt Europa wieder hoch?, S. 207.

32 Goebbels, Joseph, in: Der Angriff, Nr. 173, 1.9.1932.

33 »Udo Kissenkoetter: *Gregor Strasser und die NSDAP.* DVA, Stuttgart 1978, S. 174. In Anlehnung an Schätzungen in Memoirenwerken von Otto Strasser: *Exil.* Selbstverlag, München 1958, S. 65 und Franz von Papen: *Der Wahrheit eine Gasse.* List, München 1952, S. 244. Nach einer Mitteilung des Gauleiters Kaufmann an Kissenkoetter war am 7./8. Dezember 1932 zudem die Mehrheit der Gauleiter bereit, eine Namensliste zugunsten Strassers zu unterzeichnen, um dessen Stellung gegenüber Hitler zu stärken.« Wikipedia (Hg.): Gregor Strasser 2021, https://de.wikipedia.org/wiki/Gregor_Strasser#cite_note-54 vom 26.07.2021.

34 Udo Kissenkoetter: Gregor Strasser und die NSDAP. Stuttgart 1978, S. 282. Zitiert in ebd.

35 Ebd.

Die Episode endete so statt mit der Regierung, mit der Zerstörung des proletarischen Flügels der NSDAP. John Heartfield spottete in der »Arbeiter Illustrierten Zeitung« (AIZ) über Strassers Italienreise in der Karikatur »Kleiner SA-Mann, was nun?« Dass es fast zu einem Putsch gegen Hitler gekommen war, wussten Heartfield und die Öffentlichkeit nicht.

Fünf Tage später, am 8. Dezember, gelang es dem Flügel um Hitler, Strasser zum Rücktritt von allen Ämtern zu zwingen. Der Historiker Ian Kershaw vertritt die These, das Thema der Partei-internen Opposition sei damit erledigt gewesen. Dem steht allerdings entgegen, dass Hitler am 30. Juni 1934 nicht nur Röhm, sondern auch Strasser als mögliche Konkurrenten ermorden ließ. Wäre es zu einem Bündnis Strasser-Schleicher gekommen, wäre die NSDAP gespalten gewesen, und möglicherweise hätte diese Regierung eine ausreichend stabile Massenbasis für die »römische Variante« eines gemäßigten Faschismus gehabt. Strasser und Schleicher hätten dann wahrscheinlich zunächst einen Bürgerkrieg mit der SA und Reichswehr gegen die Truppen von Göring und Hitler führen und gewinnen müssen. Ausschlaggebend wäre natürlich die Reichswehr gewesen, hätte sie sich eingemischt. Dass deutsche SS'ler auf reguläre deutsche Soldaten schießen, wird für die Aristokraten an der Spitze der Reichswehr keine erfreuliche Vorstellung gewesen sein. Erst zwölf Jahre später sollte es dazu in den letzten Kriegswochen kommen. Mit Hitlers absolutem Anspruch auf die Macht als alleiniger Diktator und genügend Fanatikern hinter ihm wäre einem Strasser-Schleicher-Pakt letztlich nichts anderes übriggeblieben, als ihn zu töten, bevor es andersherum hätte kommen können. Es werden wahrscheinlich solche Überlegungen gewesen sein, die nicht nur Strasser, sondern auch viele Unterstützer in Militär, Wirtschaft und Politik haben zögern lassen, die Chance zu ergreifen. Dass das eine Verschwörung war, steht außer Zweifel. Die ganze Episode von Papen bis Hitler war die Stunde der Verschwörungen und es ist nicht mehr möglich, die Fäden ganz auseinander zu halten. Was wir wissen ist: die Kraft zur Spaltung der NSDAP reichte nicht aus, während die führenden Kreise nur zwei Monate später geschlossen hinter Hitler standen.

Abb. 26: Karikatur von Heartfield in der AIZ im November 1932 zur Absetzung Gregor Strassers durch Hitler.



Das war der letzte Versuch eines Teils des Establishments, die Demokratie zu überwinden, aber es ohne Hitler zu schaffen. Kurt Pätzold schreibt: »Gegen Ende 1932 waren die denkbaren Alternativen für eine Lösung ohne Hitler aufgebraucht, ausgenommen die Etablierung einer Militärdiktatur.«[36] Der Stimmenverlust der NSDAP gegenüber der Juliwahl und das Scheitern Schleichers veranlasste 22 Vertreter aus Schwerindustrie, Großlandwirtschaft, Handel, Schifffahrt und Banken zur Industrielleneingabe. Die wichtigsten Namen fehlen, aber das heißt nicht, dass sie die Eingabe nicht guthießen und sich im Hintergrund hielten. Hindenburg wurde aufgefordert, endlich »›dem Füh-

36 Kurt Pätzold: Die Gunst der Stunde. Wie Hitler an das Staatsruder kam – für die Eliten kein Maßanzug, aber tragbar. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/die-gunst-der-stunde/vom 26.07.2021.

rer der größten nationalen Gruppe‹ die ›Leitung eines mit den besten sachlichen und personellen Kräften ausgestatteten Präsidialkabinetts‹ zu übertragen«.[37]

Mit der Entscheidung des Kampfes zwischen Strasser-Flügel und Hitler-Flügel war nun eine Situation eingetreten, die die NSDAP regierungsfähiger machte als noch im Sommer. Eine Regierung der NSDAP hieß nun für Industrie und Banken nicht mehr, Experimente mit der Gewerkschaft, Arbeiter*innenbewegung und am Ende Steuererhöhungen fürchten zu müssen. »So stieg Hitlers Kurswert, wenngleich viele seiner Anhänger – insgesamt zwei Millionen – der Fahne mit dem Hakenkreuz im zweiten Halbjahr 1932 wieder den Rücken gekehrt hatten.«[38]

Mit der Drohung einer Wendung der NSDAP Richtung ADGB scheinen sich die letzten Bedenkenträger in Wirtschaft und Militär entschieden zu haben, die Kröte Hitler zu schlucken. Was für Strasser gesprochen hatte, war dessen Bescheidenheit mit der halben Macht. Strasser suchte den Kompromiss mit den alten Eliten (ein wenig ähnlich wie Mussolini). Die Gruppe um Goebbels und Hitler waren Maximalisten, die die ganze Diktatur wollten oder gar nichts.[39]

In Knickerbockers Worten klang die subtile Empfehlung für Hitler so:

> »Sooft die Geschäftsleute Angst vor den Nazis bekommen, haben sie Angst vor Gregor Straßer. Sooft ausländische Banken besorgt fragen, ob es den Nazis mit ihrem Sozialismus wirklich ernst sei, beziehen sich ihre Fragen auf Herrn Straßer. Die Ansichten Adolf Hitlers glauben sie zu kennen. Ihn halten sie für ungefährlich. Herrn Straßers sind sie nicht sicher. In diesem großen, blonden, geraden Mann verkörpert sich für die besagten Kapitalisten in Deutschland eine dunkle Drohung.«[40]

Strasser hatte noch im Frühjahr im Reichstag von der »große[n] antikapitalistische[n] Sehnsucht« gesprochen und sagte Dinge, die den Autobesitzer*innen der Republik nicht gefallen konnten.[41]

Dennoch dementierte selbst Strasser im Interview mit Knickebocker nicht weniger eifrig als Hitler in elitären Kreisen seine sozialistischen Reden im Reichstag. Knickerbocker war zufrieden:

> »Diese Erklärungen Gregor Straßers sind von entscheidender Bedeutung für jedes Urteil über die Möglichkeiten Deutschlands, wieder hoch zu kommen. Sie bedeuten, daß Deutschland innerhalb des kapitalistischen Systems bleiben wird. Sie bedeuten, daß

---

37 Eingabe an den Reichspräsidenten vom 19.11.1932. Reinhard Sturm: Zerstörung der Demokratie 1930–1933. Zitiert nach Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes: Regierungsübertragung auf die NSDAP, https://dasjahr1933.de/regierungsubertragung-auf-die-nsdap/vom 26.07.2021.

38 K. Pätzold: Die Gunst der Stunde.

39 Joseph Goebbels, Goldene Regeln für einen Diktator und solche, die es werden wollen.

40 Knickerbocker, S. 205.

41 »Wenn der Verteilungsapparat des weltwirtschaftlichen Systems von heute es nicht versteht, den Ertragsreichtum der Natur richtig zu verteilen, dann ist dieses System falsch und muss geändert werden um des Volkes wegen. […] Diese große antikapitalistische Sehnsucht ist ein Beweis dafür, dass wir vor einer ganz großen, vor einer grandiosen Zeitenwende stehen: die Überwindung des Liberalismus und das Aufkommen eines neuen Denkens und einer neuen Einstellung zum Staat. […]« Aus der Rede im Reichstag am 10. Mai 1932: Verhandlungen des Reichstags, Band 446, 62. Sitzung 1932, S. 2511. Zitiert nach R. Zilkenat.

> Deutschland, wenn es sich erholt, sich im kapitalistischen System erholen wird. Sie bedeuten, daß Deutschland nicht sozialistisch, noch weniger kommunistisch werden wird, weder jetzt noch innerhalb der heute zu übersehenden Zukunft. […] Und wenn eine andere Regierung kommen sollte, könnte man sie sich nur von drei Parteien gebildet vorstellen: den Deutschnationalen, dem Zentrum, den Nationalsozialisten. Die Sozialdemokraten kommen nicht in Betracht, vielleicht für lange Zeit nicht. Die Kommunisten sind noch niemals in Betracht gekommen. […] Und heute ergibt sich mit aller Deutlichkeit, aus den Erklärungen des Herrn Straßer, daß der Kapitalismus von den Nationalsozialisten nichts zu fürchten hat.«[42]

Gleichwohl waren auch von Goebbels unter anderem in seinen »goldenen Worte« Töne zu hören, die die Mercedes-Fahrer*innen aufhorchen lassen mussten:

> »5. Höchste Pflicht des Diktators ist die soziale Gerechtigkeit. Hat das Volk das Gefühl, dass die Diktatur nur die Repräsentanz einer dünnen Oberschicht ist, die mit ihm eigentlich gar nichts zu tun hat, dann wird es den Diktator als feindlich und hassenswert empfinden und ihn über kurzem zum Sturz bringen.«[43]

Angst vor dem Deutschen Sozialismus

Die Rede Hitlers im Januar 1932 im Industrieclub Düsseldorf erregte scheinbar zum ersten Mal große Aufmerksamkeit. Schon vorher hatte es viele solche Auftritte gegeben, aber ohne, dass sie bekannt geworden sind. Diese wuchsen für die Partei zu einem immer größeren Skandal aus (weil SPD und KPD ihn dazu machten) und wurden für die NSDAP im Wahlkampf gegen Hindenburg in der Präsidentenwahl im April zur Hypothek. Es blieb ihr nichts übrig, als sich so gut es ging zu distanzieren und ihren deutsch gefärbten Antikapitalismus wieder stark zu betonen. Den Auftakt zur scharfen Linkswende der NSDAP im ganzen Jahr 1932 gab ein Communiqué in der ersten Februarwoche im Anzeiger des Reichstags. Die Nazis bekannten sich klar zum 8-Stundentag, zum Streikrecht, zu Gewerkschaft und Tarifvertrag.[44] So ging es das Jahr weiter, bis im Herbst die Beziehung zwischen Partei und Chefetage der Industrie wohl tatsächlich abkühlte. Turner fasst dies so zusammen:

> »The attitude of the business press towards the NSDAP cooled still further under the onslaught of that party's radical campaign. The rightist *Deutsche Allgemeine Zeitung* of Berlin expressed alarm at reports of a speech in which Gregor Strasser advocated a ›German Socialism‹. The socialist Strasser, the paper noted, demanded a state takeover of all financial and credit institutions, well aware that such a move would give the government so much power over the economy that it would, in effect, meant state socialism. The bourgeois friends and voters of the NSDAP could hardly find edifying Nazism's open commitment to the goal of socialism, the DAZ editorial conclueded. In Düsseldorf the *Deutsche Bergwerkszeitung* observed in the midst of the election campaign that

42 Strasser in: H. R. Knickerbocker: Kommt Europa wieder hoch?, S. 205.

43 Goebbels 1932.

44 H. A. Turner: German big business and the rise of Hitler, S. 217f. und 210.

> if a reader did not immediately recognize a Nazi newspaper from its masthead, he would often have difficulty deciding whether what he read had been written by a Communist, a Social Democrat, or a Nazi.«[45]

Die Deutsche Bergwerkszeitung, ein weiteres Zentralorgan des Kapitals, wurde das ganze Jahr 1932 nicht müde, über die sozialistischen Töne der Nazis im Ton der Enttäuschung zu klagen.[46]

Zwar versicherten Hitler und seine zwei Verbindungsmänner zur Wirtschaft, Schacht und Keppler, hinter verschlossenen Türen jedem, der es hören wollte, dass man es auf keinen Fall so meine und der Köder nur dem Fisch schmecken müsse und nicht dem Angler. Aber die »business community«, wie Turner sie vorstellt, wurde im Laufe des Jahres vom Frühjahr bis zum Herbst doch immer skeptischer, da die antikapitalistischen Töne der Partei immer schriller wurden, statt sich zu mäßigen. Der einfache Grund war, dass die Wirtschaftskrise immer schlimmer wurde, die Arbeitslosigkeit unaufhaltsam stieg und die Wut auf die Regierungen Brünings und Papens immer größer wurde. Die Stimmung scheint tatsächlich gegen den Kapitalismus gewesen zu sein und die NSDAP musste sie aufnehmen, um als Volkspartei weiter zu wachsen. Parolen wie »Nieder mit der Herrschaft der Geldsäcke« gegen Papens »Klassenkampfpartei des Kapitalismus« konnten den Herrenclubs nicht gut gefallen, denn das waren schon zunehmend Drohungen gegen ihr Eigentum.[47]

Hitler verkündete gar am 5. April im Wahlkampf gegen Hindenburg und dessen Günstling Brüning: »Ich bin ein Sozialist […]«.[48] Er erhielt beachtliche 37 Prozent der Stimmen und Hindenburg kam nur knapp mit einem blauen Auge und der knappen Mehrheit davon. Vor elitärem Publikum im »Münchner Herrenclub« nahm Hitler wie üblich wieder alles zurück und sprach ganz als Feind jeden Marxismus. Göring, ebenfalls vom rechten Flügel, sekundierte mit ähnlichen Dementis kurz darauf vor 100 bis 150 Mitgliedern des Dortmunder Industrieclubs.[49]

Die Türen der Herrenclubs und Industriellenvereinigungen standen für Hitler scheinbar fast immer offen. Man hörte ihm zu, blieb aber skeptisch. Eine weitere Sorge war die Forderungen nach Autarkie der deutschen Wirtschaft, Sozialisierung von Schlüsselindustrien und staatlichen Eingriffen. Siemens und andere Exportorientierte Zweige hätten um ihr Auslandsgeschäft fürchten müssen. Um mäßigende Töne und eine Verständigung mit der Partei bemühte sich der Ex-Zentralbankchef Hjalmar Schaft. Ein Vertreter der Harzburger Front, Paul Reusch, warnte jedoch davor, den Beteuerungen Schachts zu viel Glauben zu schenken, und Lammers warnte im Reichsverband der Industrie am 24. Juni angesichts der schrillen anti-kapitalistischen Töne im Wahlkampf für die Juli-Wahl vor der ökonomischen Politik der NSDAP.[50]

---

45 DAZ: »Unsere Meinung«, 23. Oktober 1932, No. 499 und DBZ: »Die Woche«, 16. Oktober 1932, No. 244. In: ebd., S. 279f.

46 Ebd., S. 218f.

47 William S. Allen: The Nazi Seizure, S. 134. Zitiert nach ebd., S. 279.

48 Hitler am 5.4.1932: Mein Programm, VB no. 96. Zitiert nach ebd., S. 249.

49 Ebd., S. 250.

50 Ebd., S. 251f.

Diese Schizophrenie von Wahlkampf von links und Abschwören in Herrenclub-Auftritten zieht sich über das ganze Jahr 1932. Turner beschreibt auf hunderten Seiten eine endlose Zahl von Treffen zu zweit, zu viert, in kleinen und großen Herren- und Industrieclubs und immer ist es dasselbe Muster: Hitler verspricht die Gewerkschaften zu zerschlagen, den Marxismus zu zerstören, was nur heißen konnte, die SPD, KPD und den ADGB zu zerstören. Dass er es mit seinen SA- und SS-Truppen konnte, wusste man. Nur ob er es und seine Partei auch geschlossen wollte, das wollte man gerne hören. Auch musste er sich erklären, wie die Autarkie vom Weltmarkt gehen sollte, ohne dass das Auslandsgeschäft zusammenbrach, denn Zölle auf den Import hätten andere Länder mit gleicher Münze heimgezahlt. Tage später sagte er das Gegenteil davon im Reichstag oder auf Wahlkampfveranstaltungen.

Turner meint, dass das Tischtuch zwischen Partei und Wirtschaft im Herbst fast zerschnitten war. Zumindest was die Finanzen angeht, scheint es, dass die Ruhrbarone Hitler eine kalte Dusche geben wollten. Während einige die NSDAP nachweislich schon seit den 1920er Jahren und so auch im Frühjahr und Sommer 1932 reichlich von der Wirtschaft finanziert wurde[51] scheint das zur Novemberwahl anders gewesen zu sein. Turner geht so weit, die These aufzustellen, dass die NSDAP um zwei Millionen Stimmen eingebrochen wäre, weil schlicht das Geld für den sonst umfänglicheren Wahlkampf gefehlt hätte.[52] Die Industriellen hätten sich im Laufe des Jahres schließlich zu einer recht homogenen Gruppe zusammengefunden, und sich um vier Uhr nachmittags am 19. Oktober in Berlin zur ihrer ersten »Kardinalversammlung zur Papstwahl« versammelt. Die mächtigsten 21 Männer der Wirtschaft – Ausnahmen waren Thyssen und Hugenberg, die nicht da waren – wählten Siemens zum Versammlungsleiter und beschlossen, für den November gemeinsam die DNVP und nicht die NSDAP zu finanzieren.[53] Damit war die Industrie nun fähig, ihre Wahlkampfhilfe gemeinsam zu koordinieren. Die DNVP legte tatsächlich um eine Million Stimmen zu und man war damit zufrieden, die Aktienmärkte feierten das Ergebnis mit starken Zuwächsen.[54]

Von Schleicher – der »soziale General«

Der linke Flügel um Strasser scheint während der herbstlichen Abkühlung von einer anderen Seite mit Geld bedacht worden zu sein. Der jüdische Kohlemillionär Silverberg und Max Schlenker, Vorsitzender des mächtigen Langnamvereins, dem größten Industrieverein des Ruhrgebiets, kamen dem linken Flügel der NSDAP zu Hilfe.[55] Ob Silverberg den schlimmeren Antisemiten Hitler abwenden wollte oder rein geschäftlich handelte, wissen wir nicht. Schlenker half jedoch nicht nur, sondern schadete dem Projekt der NSDAP-Spaltung mit der Dummheit, ausgerechnet den als wirklich überzeugten Nazi und Antisemiten bekannten Fritz Thyssen gefragt zu haben, ob er in einer Regierung Schleicher-Strasser mitmachen würde. Nicht nur lehnte Thyssen brüsk ab,

51 Ebd., S. 222.
52 Ebd., S. 277.
53 Ebd., S. 293 und 295.
54 Ebd., S. 297.
55 Ebd., S. 300.

gegen seinen Zögling Hitler zu putschen, das anti-Hitler-Komplott dürfte damit auch verraten gewesen sein.[56] Wie genau Strasser zum Rücktritt bewegt oder gezwungen wurde, ist nicht bekannt. Jedoch war Mord längst eine Währung im politischen Kampf geworden. Selbst Clara Zetkin konnte ihre Ansprache im Reichstag als Alterspräsidentin nur halten, weil sie heimlich hinein- und hinausgeschmuggelt wurde. Die Nazis hatten angekündigt, sie zu ermorden.

Wenn die Chefetage, wie Turner und Knickerbocker meinen, so große Angst vor dem linken Flügel der NSDAP hatte, dann musste sie eine Regierung Strasser-Schleicher fürchten wie ein Kaninchen die Schlange. Im Herbst entpuppte sich Schleicher mehr und mehr als Mastermind hinter der Papenregierung. Er soll es gewesen sein, der letztlich das Ohr des greisen Hindenburg hatte und ihm einflüsterte, Papen zu entlassen und ihn selbst zum Kanzler zu machen. Auch scheint er, wohl um auf Strasser zuzugehen, sich immer weiter links aufgestellt zu haben.

Schon in seiner Radioansprache am 26. Juli gab er sich als Mann einer linken Militärdiktatur. Er sagte, das Heer stehe nicht bereit, um eine »überholte Wirtschaftsform und unhaltbare Vermögensverteilung« zu verteidigen.[57] Eduard Hamm von der IHK befürchtete daraufhin eine Regierung der Soldaten und Arbeiter. Und das scheint es gewesen zu sein, was von Schleicher im Sinn hatte, als er sich schon als neuer Kanzler als »sozialen General« bezeichnete.[58]

Die Industrie war offensichtlich in höchster Alarmstimmung – was sie das ganze Jahr über befürchtet hatte, schien nun einzutreffen. Sie forderte Schleicher auf, seinen Linksschwenk schnellstens zu unterlassen. Und sie reagierte vorhersehbar mit dem Geldbeutel. Statt weiterhin unkoordiniert an diesen und jenen Gauleiter zu spenden, haben einzelne Ruhrbarone Ende 1932, wahrscheinlich unter dem Eindruck der drohenden Linkswende der Partei, gezielt an deren rechten Flügel gespendet. Flick z.B. einigte sich mit Himmler, nur noch an ihn und seine SS zu spenden. Andere wie Springorum hatten damit schon im März begonnen.[59] Dass die SS eine Mörderbande war, war bekannt. Aber im Gegensatz zur SA war sie eben eine dem Kapital hörige Bande und hatte keine proletarischen Wurzeln und keinen Pseudosozialismus nötig.

Schleicher ließ sich nicht beeindrucken und stieß die Industriekapitäne mit neuen Gesetzen noch offener vor den Kopf: Die Unverletzbarkeit der tariflichen Arbeitsverträge wurde wieder hergestellt, und statt auf den Privatsektor allein zu vertrauen, sollte ein großes keynesianisches Arbeitsbeschaffungsprogramm Abhilfe schaffen. Wäre der ADGB Schleicherzur Seite gesprungen, hätte die Geschichte vielleicht einen anderen Verlauf nehmen können.[60]

---

56 Ebd., S. 301.

57 Ebd., S. 305.

58 Von Schleicher am 15. Dezember 1932. In: ebd., S. 308.

59 Vgl. Springorums Brief an Tilo von Wilmonsky vom 22.3.1932. In: ebd., S. 222; zu Flick und Himmler vgl. S. 257.

60 Ebd., S. 305.

Putsch im Putsch

Hindenburg war im Januar immer tiefer in den sogenannten »Osthilfeskandal« verwickelt, der sich zunehmend zu einer echten Bedrohung für seine prekären Finanzen auswuchs. Welche Kreise den Osthilfeskandal auch voranbrachten, sie wussten gut, dass sie Hindenburg damit erpressen konnten. Nach dem Krieg wurde auch bekannt, dass er schon im April Geld aus der Staatskasse gestohlen hatte, um seinen Wahlkampf gegen Hitler zu finanzieren.[61] Berthold Brecht hat diese verworrene Verschwörung in seinem großen Stück über die »Machtergreifung« im Theaterstück »Aufstieg und Fall des Arturo Ui« als Mischung aus Korruption Hindenburgs, einer Mafiabande (der NSDAP) und der guten Gesellschaft der Stadt (Banken und Industrie) dargestellt.

Die Chefetage des Big Business hatte ihre Marschrichtung jedoch schon früh in der »Deutschen Allgemeinen Zeitung« offen dargelegt. Am 23. Januar forderte die DAZ die dauerhafte Auflösung des Reichstags und damit den Verfassungsbruch.[62] Auch die Nazis hatten sich auf Schleicher eingeschossen und warfen ihm vor, von der IG-Farben gekauft zu sein.[63] (Wie üblich waren eher sie es, die gekauft waren, aber es ist freilich nicht auszuschließen, dass Carl Bosch auch Schleicher finanzierte haben könnte.)[64]

Ob mit oder ohne die IG-Farben: Schleicher war im Januar weitgehend isoliert. Die Wiedereröffnung des Reichstags konnte er zweimal verschieben, zuletzt auf den 31. Januar. Bis dahin hätte er sein Arbeiter-Soldaten-Bündnis schmieden müssen. Scheinbar ging es nicht ohne die Chefs von Rein und Ruhr und auch nicht mehr ohne die Nazis. Während Schleicher nicht vorankam gab es weitere Geheimtreffen von Nazis und Hindenburg in Berlin. Für sie tickte die Uhr, sie mussten sich möglichst vor dem 31. Januar einigen und es gelang. Der Reichstag wurde von Schleicher nicht mehr wiedereröffnet, weil einen Tag zuvor am 30. Januar das Kabinett Hitler-Papen-Göring-Hugenberg vom Reichspräsidenten ernannt wurde. Dieses Kabinett war wesentlich stärker als das vorherige, weil nun der Interimszustand in Preußen beendet wurde, indem Göring Innenminister wurde. Dass Hugenberg und die NSDAP sich beteiligten, hieß nichts anderes als die Ausführung des Plans der Harzburger Front für das schwarzbraune Bündnis. Dass die Industrie nicht scharf protestierte, sondern weiterhin fleißig Geld spendete, zeigt, dass man sich mit dem NSDAP-DNVP-Bündnis arrangiert hatte. Warum auch nicht? Angst vor einer Terrorwelle durch Hitler wurde nie geäußert, auch Abscheu vor politischen Morden oder gar vor der Zerstörung der Demokratie war von Industriellenclub und DAZ nie zu hören gewesen. Alle Klagen über die NSDAP blieben rein wirtschaftlicher Natur. Nun mit der endgültigen Ausschaltung des linken Flügels in der NSDAP und der Blamage des scheinbar arbeiter*innenfreundlichen Flügels in der Reichswehr konnte die Gefahr einer Kapital-feindlichen NSDAP-Regierung als überwunden gelten. Wie Knickerbocker angeraten und die Harzburger Front vorbereitet hatten, konnte man nun zur Machtübernahme à la Italia schreiten.

61 Ebd., S. 221.
62 Ebd., S. 311.
63 Ebd., S. 312.
64 Ebd., S. 248f.

Das ganze Kapitel Schleicher-Strasser scheint heute sehr abenteuerlich und kaum mehr realistisch. Es ist immerhin für Historiker*innen ein Glücksfall, dass für die Nürnberger Prozesse später überhaupt so viele handschriftliche Beweise zusammengetragen wurden. Wenn wir aber bedenken, dass so manchem Unterstützer Hitlers 1947 die Todesstrafe drohte, dann ist klar, dass noch viel mehr Briefe und Beweise für immer vernichtet worden sind. Vom Geheimgespräch vor der Reichswehr am 3. Februar blieb eine einzige handschriftliche Notiz erhalten, sonst wäre es gar nicht mehr zu beweisen und die Militärs hätten sich womöglich wie andere später als überraschtes Opfer einer frechen »Machtergreifung« präsentiert.

Hitlers Autobahn-Versprechen

Obwohl er selbst gerne im Mercedes fuhr und überhaupt das Auto die einzige Liebe seines Lebens war, hat Hitler sich für Auto oder Autobahn vor seiner Kanzlerschaft nie öffentlich eingesetzt. Am 11. Februar 1933 änderte er seine Position bei seinem

> »erste[n] offizielle[n] Auftritt seit seiner Ernennung zum Reichskanzler und entsprechend aufmerksam wurde dieser von der Öffentlichkeit zur Kenntnis genommen. Hitler nutzte den Festakt, um ein Konjunkturprogramm vorzustellen, dessen Herzstück der Straßenbau und die Automobilindustrie bilden sollten. Großzügige Investitionen in den Bau von Autobahnen, die Abschaffung der Kfz-Steuer sowie die staatliche Förderung des Motorrennsports waren die zentralen Punkte des nationalsozialistischen Motorisierungsprogramms.«[65]

Er wiederholte den Willen zur Autobahn in größerer Öffentlichkeit am 1. Mai auf dem Berliner Tempelhofer Feld für die Anwesenden und die Millionen vor den Radios, jedoch abermals, ohne dass davon ernsthaft Notiz genommen wurde.[66] (Die Quote von Auto je Bewohner*in lag 1933 bei 0,8 Prozent.[67]

Viele Historiker*innen können sich nicht recht erklären, wie es zu diesem Umschwung für das Auto kam. Vom Ende aus betrachtet lässt sich natürlich leicht argumentieren, die Autobahn sei ein Propagandaerfolg gewesen und die Deutschen hätten Hitler dafür geliebt. Dass es so kommen würde, war im kalten Berliner Februar 1933 jedoch überhaupt nicht abzusehen. Schon Mussolinis Autostrada war kein propagandistischer Erfolg gewesen, Knickerbocker erwähnte sie nicht einmal. Es war noch nicht einmal absehbar, dass die Autobahn überhaupt ein Ort der Propaganda und, wie Brockhaus es nennt, »das beste Erlebnisangebot des NS« werden würde.

---

65 Gregor M. Rinn: Das Automobil als nationales Identifikationssymbol. Zur politischen Bedeutungsprägung des Kraftfahrzeugs in Modernitätskonzeptionen des »Dritten Reichs« und der Bundesrepublik 2008, https://edoc.hu-berlin.de/handle/18452/16453 vom 26.07.2021, 30f.

66 Berndt Engelmann schätzt das Publikum auf 100.000. Andere schätzen wesentlich höher auf bis zu eine Million. Ich halte anhand der Fotos eine niedrigere Zahl für am wahrscheinlichsten, wenngleich 100.000 zu wenig zu sein scheint, da es so viele schon am Tag des Frontsoldaten des »Stahlhelms« im Herbst 1932 waren. Gleichwohl mögen auch dessen Zahlen übertrieben sein.

67 Statistisches Reichsamt: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1933. (Zweiundfünfzigster Jahrgang) 1934, www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN514401303_1929 %7Clog20 vom 26.07.2021.

Goebbels hatte in seinen Thesen über die Diktatur empfohlen, sich die öffentliche Meinung gefügig zu machen, aber sich ihr nicht zu fügen.[68] Bei der Ankündigung der Autobahn handelte Hitler vielleicht erstmals öffentlich gegen die Meinung seiner Anhänger*innen. 99 Prozent besaßen kein Auto und konnten sich auch nicht vorstellen, eines zu besitzen. Einen Wunsch nach »Massenmotorisierung« gab es nicht. In der Weimarer Republik dürfte das das Auto ähnlich unbeliebt wie im schweizerischen Graubünden gewesen sein, als Distinktion und Luxus »müßiger Sportsleute«.[69] Die Reklame der Zeit richtete sich nicht an den kleinen Mann, die Familie oder die gestresste Frau, die ein Auto dringend benötigte für den Alltag, sondern ganz klar an eine luxusverwöhnte Kundschaft, wie hier ein Plakat für den »Mercedes SS«

Insofern unterscheidet sich das Jahr 1933 sehr deutlich von z.B. den 1960er Jahren, als der Wunsch nach dem eigenen Auto ganz selbstverständlich geworden war. 1933 wohnten bekanntlich Großfamilien in Einraumwohnungen (wie es neuerdings wieder Mode in Berlin ist), die Suppenküchen ernährten einen großen Teil der Bevölkerung und die Sorge um etwas zu Essen und zu Heizen war für viele der fünf bis sechs Millionen Arbeitslosen sehr real. Knickerbocker schrieb: »Für die 5 Millionen Deutschlands ist heute elend gesorgt.«[70]

Jedoch hatte Hitler, was anderen Kanzlern fehlte: großzügigen Kredit bei Banken und Großkonzernen. Dass ihm der Autobahnbau tatsächlich gelang, machte dann erst das Versprechen des KdF-Wagens möglich und für viele glaubhaft. So rühmte Hitler sich zu Recht, dass er das Auto zum Sehnsuchtsort des durchschnittlichen deutschen Mannes gemacht hat. Dieser erlaubte sich jetzt erst, kräftig von der Propaganda darin bestärkt, vom Auto zu träumen. Was unbeliebt war und als reines Elitenprojekt begann, wurde allgemein beliebt und zum Symbol des neuen Stolzes einer ganzen Nation. Nicht dass es allgemein wurde, auch 1939 hatten nur zwei Prozent ein Auto. Aber der Klassencharakter des Autos veränderte sich wie gewünscht, indem es zum Sehnsuchtsort wurde. Hitler stellte dieses Ziel schon ein Jahr später, abermals auf der Automobilmesse, 1934 auf:

> »[…] ist es ein bitteres Gefühl, von vorneherein Millionen braver, fleißiger und tüchtiger Mitmenschen, denen das Leben ohnehin nur begrenzte Möglichkeiten einräumt, von der Benutzung eines Verkehrsmittels ausgeschlossen zu wissen, das ihnen vor allem an Sonn- und Feiertagen zur Quelle eines bisher unbekannten, freudigen Glücks würde […] Man muß dem Auto seinen ihm früher nun einmal angehängten klassenbetonenden und damit leider auch klassenspaltenden Charakter nehmen; es darf nicht länger Luxusmittel bleiben, sondern muß zum Gebrauchsmittel werden!«[71]

Dabei ist bemerkenswert, dass dies der Reklame alleine nie gelungen war. Als wollten sie sich über die Leser*innen lustig machen, annoncierten die Autohersteller und selbst

68 Joseph Goebbels, goldene Worte für einen Diktator und den, er es werden will, in: Der Angriff, Nr. 173, 1.9.1932.

69 Vgl. Volksabstimmung in Graubünden 1920, in Klaus Gietinger: Totalschaden. Das Autohasserbuch, Frankfurt a.M.: Westend Verlag 2015.

70 H. R. Knickerbocker: Kommt Europa wieder hoch?, S. 235.

71 Hitler auf der IAMA 1934, In: Wolfgang Sachs, S. 72.

Daimler für Luxuswagen vorher schon im »Vorwärts« der SPD und auch im »Völkischen Beobachter« der Nazis.

United Bourgeois Party – Hitler siegt über Strasser

Strasser war lange wichtig gewesen, damit die Partei überhaupt eine Massenpartei im ganzen Land werden konnte, denn ohne zumindest einen Teil der Arbeiter*innen und Arbeitslosen wäre sie wahrscheinlich eine völkische Kleinpartei in Süddeutschland geblieben. Strasser wurde überflüssig und lästig, als die Partei den Zenit ihres jahrelangen Aufstiegs überschritten hatte, im Herbst 1932. Mit dem erstmaligen Verlust von zwei Millionen Wähler*innen war die Möglichkeit eines Sieges allein mit dem Stimmzettel gescheitert. Dass es so kommen würde, war vorher nicht so deutlich absehbar. Die Nazis hatten bis dahin in jeder Wahl dazugewonnen und es war erwartbar, dass es im November abermals so kommt. Damit war Strasser überflüssig, denn nun kam es mehr auf Hindenburg an als auf die Wähler*innen. Der italienische König hatte Mussolini zum Staatsoberhaupt gemacht und Italien ging es ökonomisch vergleichsweise gut, die politische Situation war stabil, wie Knickerbocker lobte. Die deutsche Elite hatte das Land in eine Situation manövriert, die fast nur noch Hitler zuließ, oder einen völligen Kurswechsel nach links mit der SPD oder sogar mit der KPD.

Das muss unverständlich bleiben, wenn nur Hitlers Hasstiraden berücksichtigt werden. Wer jedoch einmal den Hitler hört, der auf der Autoausstellung IAMA zur Chefetage spricht, wird sich wundern. Er kann ganze Sätze bilden, im Konjunktiv sprechen, und von Konjunktur und Weltmarkt reden, als wäre er in einer ganz anderen Partei. Den brüllenden Wüterich geben konnten andere auch, viele den kühlen Staatsmann, aber Hitler konnte beides.

Eine andere Option als NSDAP-DNVP hätte Jahre zuvor vorbereitet werden müssen. Doch vorbereitet wurde vor allem diese Koalitionen in der Harzburger Front seit 1931. Ein progressives Bündnis von SPD, ADGB und KPD hätte freilich eine breite Machtbasis für eine Regierung gehabt und Hitler verhindert. Dass es dazu nach dem Bruch von 1914 (Kriegskredite) und dem deutschen Bürgerkrieg von 1918 bis ca. 1922 nicht kam (in dem die SPD regelmäßig auf Kommunist*innen schießen ließ) ist zum Schicksal Deutschlands und Europas geworden.

Ein über Jahre wachsender und schließlich ab Ende 1932 der überwiegende Teil der »Chefetage« förderte in Hitler den Mann, der ihnen versprach, die Arbeiter*innenbewegung und lästigen Gewerkschaften ein für alle Mal zu vernichten. Dass sie später nicht immer bekam, was sie wollte, und dass sogar ein Fritz Thyssen das Land für einige Monate verlassen musste, wirft natürlich einige Zweifel auf die Marionettenkarikatur und ihre wissenschaftliche Entsprechung, die einseitige Agententhese. Natürlich waren die Nazis nach der Festigung ihrer Diktatur nicht mehr so stark von der Industrie abhängig wie 1932. Aber auch wenn sie nur drei Viertel ihrer Wünsche erfüllt bekamen, hatten sie keinen Grund sich zu beklagen. Die Nazis lieferten wie versprochen und die Weltwirtschaftskrise wurde bekanntlich mehr als überwunden. Was meines Erachtens wirklich falsch war an der einseitigen Agententhese, war oder ist die Auslassung der passiven Kooperation von SPD und ADGB und die Unterstellung, die zwölf Millionen

rot wählenden Arbeiter*innen wären in den zwölf Jahren nicht größtenteils als Kompliz*innen ins neue Deutschland integriert worden. Wie wir sehen werden, wurden sie integriert. Gleichwohl die Entlastung der Proletarier*innen als auch ihrer Organisationen von jeder Schuld unhaltbar ist, wird damit der Teil der These von der Industrie-Unterstützung Hitlers nicht falsifiziert. Es muss vielmehr darauf geachtet werden, die ethischen Unterschiede herauszustellen. Nach mehreren Jahren des Terrors schließlich zähneknirschend mitzumachen, war etwas anders als im Februar 1933 aus Opportunismus still zu halten (ADGB, SPD), und das war noch eine wesentlich schwächere Schuld, als den »Nationalsozialismus« jahrelang großzügig zu finanzieren und zu fördern.

Hitler hielt sein Wort nicht gegenüber dem »kleinen SA-Mann«, der hätte Grund gehabt »Verrat« zu schreien. Der Industrie und Chefetage gegenüber blieb er treu. Im Geheimtreffen vom 20. Februar 1933 erklärte er seine nächsten Schritte vor »fast sämtliche[n] Männer[n] der deutschen Industrie aus allen Branchen:«[72] »Wir müssen erst die ganzen Machtmittel in die Hand bekommen, wenn wir die andere Seite ganz zu Boden werfen wollen. […] Wir müssen in Preußen [Anm.: zeitgleiche Landtagswahl] noch 10, im Reich noch 33 Mandate erringen. Das ist, wenn wir alle Kräfte einsetzen, nicht unmöglich. Dann beginnt erst die zweite Aktion gegen den Kommunismus.«[73] Fritz Springorum schrieb, was soweit bekannt für alle Anwesenden galt: »In dieser Besprechung hat Herr Hitler eine Darstellung der politischen Entwicklung der letzten vierzehn Jahre gegeben und seine grundsätzliche Einstellung zu den politischen Geschehnissen, sowie zur Wirtschaft, Einzelpersönlichkeit und zum Privateigentum in einer Weise dargelegt, daß er wohl die restlose Zustimmung aller 27 Herren, die zugegen waren, erhalten hat.«[74] Gefordert wurde eine Summe von drei Millionen Reichsmark, zu 75 Prozent für die NSDAP und 25 Prozent an die DNVP.[75] (Das war ein Quantensprung für die damalige Zeit, da selbst 1932 meist eher Beträge zwischen 10.000 und 100.000 Reichsmark nachweisbar sind und es spricht einiges dafür, dass die Summe gezahlt wurde wie gewünscht, auch wenn in Nürnberg nicht mehr alle Geldflüsse nachgewiesen werden konnten.) Nach der Spendenzusage war Goebbels in Siegeslaune und notierte: »Wir treiben für die Wahl eine ganz große Summe auf, die uns mit einem Schlage aller Geldsorgen enthebt. Ich alarmiere gleich den ganzen Propagandaapparat, und eine Stunde später schon knattern die Rotationsmaschinen. Jetzt werden wir auf

72 Aussage Schacht vor dem Nürnberger Militärgericht am 21. Juli 1947. Auszugsweise gedruckt in: Karsten Heinz Schönbach: Die Königsmacher – Hitler, die Großindustrie und der 20. Februar 1933. In: Beiträge zur Geschichte der Arbeiterbewegung. 2/2018, S. 45.

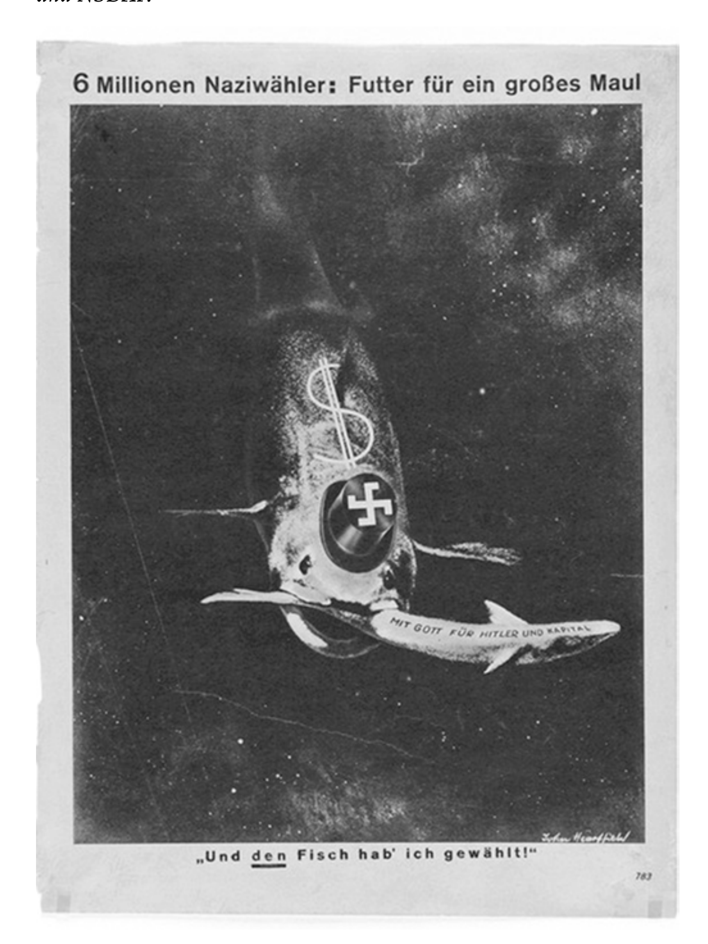
73 Persönliche Aufzeichnungen von Krupp aus dem Geheimgespräch, publiziert in: Nürnberger Dokument D-203, gedruckt in Internationaler Militärgerichtshof Nürnberg (Hg.): Der Prozess gegen die Hauptkriegsverbrecher vor dem Internationalen Militärgerichtshof (14. November 1945 bis 1. Oktober 1946). Nürnberg 1947, Band 35, S. 42ff.; englischsprachige Version online verfügbar unter The Mazal Library: NMT, Volume VII, S. 557. (Dokument D-203 findet sich auf den S. 557-562). Wikipedia (Hg.): Geheimtreffen vom 20. Februar 1933 https://de.wikipedia.org/wiki/Geheimtreffen_vom_20._Februar_1933#cite_ref-d-203_17-1 vom 26.07.2021.

74 Schreiben von Fritz Springorum an Paul Reusch vom 21. Februar 1931, gedruckt bei: Dirk Stegmann: Zum Verhältnis von Großindustrie und Nationalsozialismus 1930–1933, Archiv für Sozialgeschichte, 13, Bonn-Bad Godesberg 1973, 480f.

75 Nürnberger Dokument NI-391, gedruckt in: Eberhard Czichon, Wikipedia: Geheimtreffen vom 20. Februar 1933.

Höchsttouren aufdrehen. Wenn keine außergewöhnliche Panne mehr unterläuft, dann haben wir bereits auf der ganzen Linie gewonnen.«[76]

Abb. 27: Heartfield zeigte 1930 in der AIZ die Verbindung von Kapital und NSDAP.



Sieben Tage nach dem Treffen brannte der Reichstag und der offene Terror gegen die Kommunist*innen wurde nochmals verschärft. Das Cover des »Brown Book of the Hitler Terror« zeigte später einen Göring mit blutiger Axt vor dem brennenden Reichstag. Was wie eine Übertreibung erscheint, enthielt abermals eine traurige Wahrheit, da ab Februar Hunderte in den dezentralen »wilden« Gefängnissen gefoltert und ermordet wurden. Formale Todesurteile wurden überwiegend mit dem Handbeil statt mit dem Fallbeil vollstreckt.

76 Elke Fröhlich (Hg.): Die Tagebücher von Joseph Goebbels. Sämtliche Fragmente, München, New York, London, Paris: Saur 1987, Teil 1, Band 2.

Die Chefetage um die IG-Farben hatte eine Diktatur von DNVP und NSDAP schon im Sommer geplant und beworben, aber das Bündnis nicht herstellen können, weil Hugenberg, der Millionär hinter der DNVP, sich Hitler nicht unterordnen wollte. Turner sieht das als Indiz, dass es eben keine »united bourgois party« für Hitler gegeben habe.[77] Wäre die Katastrophe damit abgewendet gewesen, hätte er recht. Nur kam das Bündnis eben nach dem Intermezzo mit Schleicher doch zusammen – Hugenberg war bereit mitzumachen und Hitler war bereit, ihm einen Posten als Minister zu geben. Die Agrarier und Industriellen, die Banken und Versicherungen, das international und national operierende Kapital hatten sich nach langer Vorbereitung doch zu einem Gramscianischen hegemonialen Projekt zusammengefunden. Die Gegner*innen der Industrie-Hitler-These betonen, dass die Elektroindustrie, also vor allem Siemens und AEG den internationalen Markt brauchten und eine Autarkiepolitik, die die Nazis offiziell zumindest anstrebten, ablehnten. Aber auch hier erfüllte Hitler deren Wünsche, denn die Autarkiepolitik wurde so geschickt gehandhabt, dass Siemens der Export in die USA vor dem Krieg nie versperrt wurde. Im Gegenteil vertieften sich sogar die Verbindungen zu den USA in einigen Bereichen. Noch im laufenden Jahr 1933 investierte IBM beträchtliche Summen in seinen Berliner Standort und lieferte Material bis in die erste Kriegszeit hinein. (Ohne die Rechenmaschinen wäre der Völkermord wahrscheinlich nicht so effizient möglich gewesen.)[78]

Die These, die Vorbehalte der Industrie hätten sie abgehalten, das Bündnis DNVP-NSDAP nach Kräften zu unterstützen, ist falsch. Das Gegenteil davon wäre jedoch nicht die Leugnung der Risiken oder das Ausbleiben von erheblichem Widerstand gegen manche Positionen der NSDAP gewesen. Das Gegenteil wäre die Verweigerung von Wahlkampfspenden gewesen. Und die gab es nicht. Im Februar und März 1933 handelten Banken und Industrie praktisch als »united bourgeois party« für eine NSDAP-DNVP-Regierung und die bekamen sie. Verrechnet hatten sie sich lediglich in der Rolle der DNVP, die bekanntlich schnell an den Rand gedrängt wurde und keine Vermittlerrolle zur NSDAP mehr spielen konnte. Einschränkend muss auch gesagt werden, dass der Staatsterror nach dem Reichstagsbrand vom 27. Februar regelrecht explodierte und die Industrie schon gespendet hatte und damit keinen großen Einfluss mehr nehmen konnte.

Autobahn für IG-Farben?

Der Vorsitzende des weltgrößten Chemiekonzerns, der IG-Farben, Carl Bosch, schickte Mitte 1932 seine Vertrauten Heinrich Bütefisch und Heinrich Gatineau vor, um die Beziehungen zu Hitler und dessen Wirtschaftspolitik zu klären. Der genaue Tag ist nicht mehr rekonstruierbar, aber der Monat: Juni. Das heißt, noch vor der Wahl Papens sicherte die IG-Farben sich ab für die Möglichkeit einer Regierungsbeteiligung der NSDAP. Das Ergebnis des Gesprächs der drei war eine Art gegenseitige Unterstützungserklärung und Verschwiegenheit darüber. (Auch hier ist es ein kleines Wunder, dass ein

77 H. A. Turner: German big business and the rise of Hitler, S. 231.

78 Edwin Black: IBM und der Holocaust. Die Verstrickung des Weltkonzerns in die Verbrechen der Nazis, Berlin: Propyläen-Verlag 2001.

Beweis erhalten blieb.) Turner gibt die Gerichtsakten des Nürnberger Prozesses über das wichtige Treffen so wieder:

> »As Bütefisch later recalled, Hitler arrived late and weary from an election campaign trip. According to both Bütefisch and Gatineua he nevertheless warmed at once to the subject of their visit, lecturing them at length on his plans for the motorization of Germany and for the construction of new highways. The production of synthetic gasoline fit ideally into his plans, he informed them. He then interrogated Bütefisch at length on the technical aspects of Farben's process, granting his visitors two and a half hours of his time instead of the half hour originally foreseen. When they at last found an opportunity to ask whether he would have Nazi press attacks on Farben's hydrogeneration project halted and continue the protective tariff on pretoleum if the NSDAP came to power, Hitler replied in the affirmative. That concluded the interview. Later, at Nuremberg, Bütefisch insisted that neither politics nor the financial needs of the NSDAP were mentioned. When informed by him of the visit with Hitler, Bosch responded, Bütefisch recalled at Nuremberg, ›Der Mann ist ja vernünftiger, als ich dachte.‹ Soon thereafter Farben decided to press on with the further development of the synthetic-gasoline project.«[79]

Bezeichnend ist hier zunächst das symbolische Kräfteverhältnis. Während Hitler sich persönlich erklärt, schickt Bosch nur seine zwei Gehilfen, um sich vertreten zu lassen. Auch im Geheimtreffen der Industriellen am 20. Februar 1933 ließ er sich entschuldigen, die Reise im Flugzeug von Süddeutschland nach Berlin wäre ihm zu beschwerlich. Er machte die Abwesenheit jedoch wett mit der größten nachweisbaren Wahlkampfspende von 400.000 Reichsmark. Wenn wir bedenken, dass am 20. Februar sonst niemand aus der ersten Reihe fehlte, dann lässt sich wohl sagen, dass ein Carl Bosch es sich eben leisten konnte.

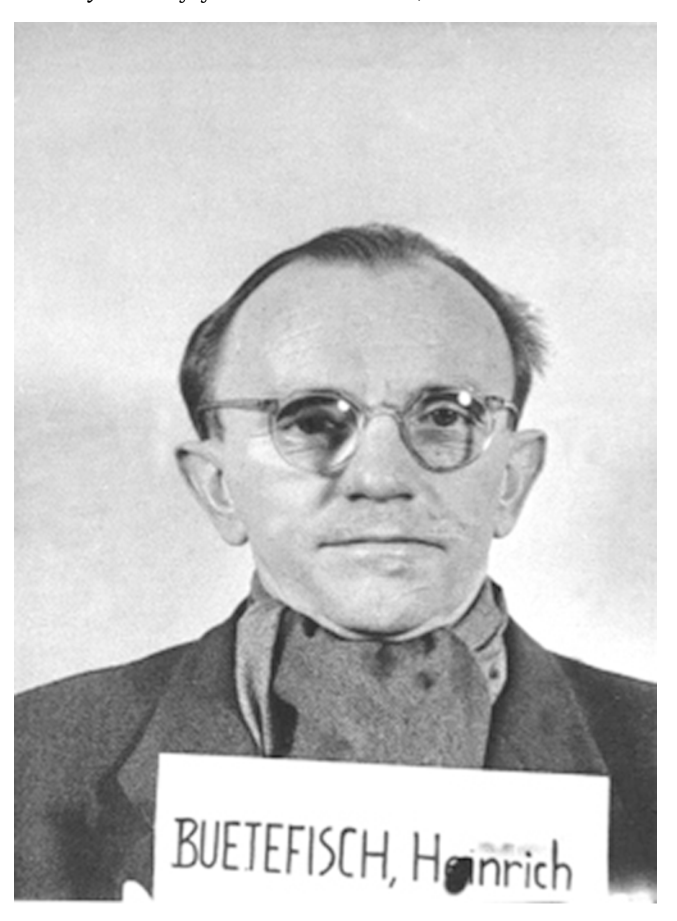
Die IG-Farben hatten sich verspekuliert mit der Anlage für synthetisches Benzin, da ab 1929 die Benzinpreise stark fielen. Sie brauchten dringend eine staatliche Förderung und eine Nachfrage, um aus dem Verlustgeschäft herauszukommen. Dass sie Hitler vor der 400.000 Reichsmarkspende nichts zukommen ließen, ist sehr unwahrscheinlich. Beide sagten dies in Nürnberg aus und zumindest Bütefisch musste als Mitglied von Partei, SS und verantwortlich für das Werk in Auschwitz Monowitz mit der Todesstrafe rechnen. Kein Wunder, dass er sich an so vieles nicht erinnern konnte. Er erhielt jedoch nur sechs Jahre; danach 1964 das Bundesverdienstkreuz (was immerhin zu Protesten führte). Gattineau hatte promoviert über den »Urbanisierungsprozess in Australien in seiner Bedeutung für die Zukunft der weißen Rasse« und trat später der SA und Partei bei. Er wurde trotz hoher Posten in der IG im Krieg freigesprochen und erhielt sein Bundesverdienstkreuz 1975.

Auch der IG-Farben selbst hat der Hitlerfaschismus nicht geschadet. Die Fehlinvestition in das »deutsche Benzin« rentierte sich durch die Förderpolitik der Nazis und die drei Nachfolgekonzerne Bayer, BASF und Hoechst wären zusammen heute immer noch der größte Chemiekonzern der Welt.

---

79 H. A. Turner: German big business and the rise of Hitler, S. 248f.

Abb. 28: Heinrich Bütefisch von der IG Farben vor Gericht in Nürnberg. Er wurde zu sechs Jahren Gefängnis verurteilt, jedoch nach drei Jahren entlassen, erhielt 1964 das große Bundesverdienstkreuz; Foto: US-Army on behalf of OUSCCPAC/OCCWC, 1945 oder 1946.



Wie wenig unschuldig die IG am Krieg war, zeigt allein deren Investitionspolitik. Die erste Anlage für das synthetische Benzin wurde 1926 mitten im Frieden in Leuna bei Halle errichtet. Das kam dem Wunsch der Militärs entgegen, kriegswichtige Anlagen nicht mehr im Ruhrgebiet zu bauen, weil das zu nah an feindlichen Fliegern läge. Es kam den Bedürfnissen des nächsten Kriegs entgegen, die Wirtschaft vom Import wichtiger Rohstoffe wie Erdöl unabhängig zu machen. Das heißt, ohne Krieg und Autarkiepolitik hätte das Braunkohlebenzin keine Berechtigung gehabt und tatsächlich sollte Leuna ab Kriegseintritt der Westmächte neben der Raffinerie in Rumänien zum wichtigsten Standort der Treibstoffproduktion werden.

Indem Hitler die Autobahn- und Autopläne im Februar 1933 öffentlich machte, zeigte er Bosch, dass hier ein Politiker war, der zu seinem Wort steht. Bosch täuschte sich nicht, der Industrie gegenüber war hier ein vernünftiger Mann.

Royal Dutch Shell

Ab 1932 schalteten Daimler, Ford, Auto Union, Continental und Dunlop (Reifen) erstmals ganzseitige Anzeigen in der Nazi-Presse wie dem »Völkischem Beobachter«. Vorher hatten sie dies schon im »Vorwärts« der SPD getan.[80] Dabei dürften weder die SPD'ler noch die Nazis das Geld für ein Auto gehabt haben, und schon gar nicht für einen teuren Daimler. Es wird sich um nichts anderes als um eine offen gezeigte finanzielle Gefälligkeit gehandelt haben. Schließlich verdienen Zeitungen gut an ganzseitigen Anzeigen. Selbst die Tageszeitung TAZ konnte neuerdings nicht widerstehen, als die Bundeswehr dort ganzseitig annoncieren wollte. Es ist ein altes Geschäft, Zeitungen über große Anzeigen gefällig zu halten, und wenn es so offensichtlich Parteizeitungen sind, gilt die Gefälligkeit wohl der Partei.

Ein nicht-deutscher Financier Hitlers war Henri Deterding. Der Vorsitzende des damals größten Ölkonzerns der Welt, Royal Dutch Shell, galt als germanophiler Bewunderer Hitlers und Freund Rosenbergs. Er zeigte es mit Anzeigen von Shell im »völkischen Beobachter« vor dem Machtantritt und siedelte danach, 1936, nach Mecklenburg über. Sein letzter Wille war es, ebendort in deutscher Erde begraben zu werden. Sein Sarg wurde mit einer Hakenkreuzfahne geschmückt und von verschiedenen Honoratioren aus der zweiten und dritten Reihe begleitet. Hitler ließ sich durch eine offizielle Delegation des Winterhilfswerks vertreten. Der Historiker Wolfgang Ruge kam zu dem Schluss, Deterding hätte die größte aller Wahlkampfspende von zehn Millionen Reichsmark gemacht.[81] Dass das Geld locker saß, zeigt die sicher dokumentierte Spende von 40 Millionen Reichsmark 1937, und weiteren zehn Millionen Gulden an Hitler.[82] Diese waren Teil der so genannten »Adolf Hitler-Spende der deutschen Wirtschaft« von ca. 60 Millionen Reichsmark jährlich *nach* der Etablierung der Diktatur.[83] Sie zeigen, wie viel man sich die Nähe zur Staatsführung kosten ließ. Die ungleich wichtigere Frage ist freilich, wer vorher schon spendete.

Deterding soll Hitler 1921 mit vier Millionen Gulden geholfen haben, abgesehen von Zahlungen an die Freikorps und Alfred Rosenberg. Auch finanzierte er anti-kommunistische Aufstände in der Sowjetunion und die Frankisten im spanischen Bürgerkrieg.[84] Deterding konnte der russischen Revolution nicht verzeihen, dass sie ihm die 60-prozentigen Anteile an den kaukasischen Ölquellen enteignet hatten. Dass er auch noch Rassist war, machte ihn zum natürlichen Freund der Nazis. 1926 und 1927 nahm er zweimal in London an einer Konferenz für einen Krieg gegen die Sowjetunion teil.[85]

---

80 Ebd., S. 267.

81 Wolfgang Ruge: Weimar – Republik auf Zeit, Berlin 1969, S. 262. In: ebd., S. 270.

82 E. Fröhlich (Hg.): Die Tagebücher von Joseph Goebbels, Teil 1, Band 3, S. 8. In: Wikipedia (Hg.): Henri Deterding 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Henri_Deterding&oldid=211033940 vom 26.07.2021.

83 Vgl. Braunbuch BRD, 1968, Berlin, S. 15.

84 Glyn Roberts: The most powerful man in the world (PDF) auf shellnews.net vom 14.05.14; Antony Beevor (traduit par Jean-François Sené): La Guerre d'Espagne. 3. Auflage. Nr. 31153. Éditions Calmann-Lévy, Paris 2011,, S. 258.; beide in: Wikipedia: Henri Deterding.

85 Dabei waren der Industrielle Arnold Rechberg und General Max Hoffmann, vgl. ebd.

Der Historiker Roberts bezifferte die Höhe der Gesamtspenden von Shell an Hitler und Partei, von 1921 an gezählt, auf 55 Millionen britische Pfund, was eine enorm hohe Summe wäre.[86] Jedoch schon der Betrag von zehn Millionen Reichsmark von Ruge würde bedeuten, dass die Nazis ihren Aufstieg zu einem sehr erheblichen Teil dem Ölkonzern Shell zu verdanken hatten. Die nächsthöhere Summe wäre dann der Kohlepfennig des rheinisch-westfälischen Kohlesyndikats gewesen. Fünf Pfennig für jede verkaufte Tonne Kohle gingen vor 1933 an die NSDAP, was laut Braunbuch rund 6 Millionen Reichsmark gewesen wären.[87] Die wenigsten machten es öffentlich, dass sie einer Partei spendeten. Damals wie heute möchten die reichen Gönner meist unbekannt bleiben. Eine Ausnahme war Thyssen, der es dann auch in Nürnberg schlecht abstreiten konnte. Seine Beträge um die 100.000 Reichsmark waren hingegen wahrscheinlich eher am unteren Ende der Spendenliste.[88]

Autobahnversprechen 1933

Abb. 29: Die Kommunistische Partei Deutschlands (KPD) ruft am Tag Hitlers Ernennung, 30. Januar 1933, zum Generalstreik.
Abb. 30: Am selben Tag mahnt die Sozialistische Partei Deutschlands (SPD) zur Ruhe, und boykottiert somit den Streikaufruf der KPD.



Generalstreik
gegen die faschistische Terror-Herrschaft!

Hitler Reichskanzler, Papen Vizekanzler, Hugenberg Wirtschafts-Diktator Frick und Goering an der Spitze der Polizei! Seldte Arbeitsminister

An die Stelle des „sozialen Generals" treten die Bajonette der Reichswehr und die Revolver der braunen SA und SS

Setzt euch zur Wehr gegen den Anschlag und gegen den Terror dieser Konterrevolution

Heraus auf die Straße!
Legt die Betriebe still! Antwortet auf den Anschlag der faschistischen Diktatur mit dem Massenstreik, mit dem Generalstreik!

AN DIE MITGLIEDER DER GEWERKSCHAFTEN!

Die politische Lage hat sich in entscheidender Weise geändert. Das Schwergewicht der neuen Reichsregierung liegt bei Parteien und Gruppen, die bisher offen für die soziale Entrechtung der Arbeiter und Angestellten, für die Zerschlagung der Demokratie und für die Ausschaltung des Parlaments eingetreten sind. Die Gefahr liegt nahe, daß sie jetzt ihre Pläne zu verwirklichen trachten.

Gewerkschaftsmitglieder! Die Lebensinteressen der gesamten Arbeitnehmerschaft stehen auf dem Spiel. Um Angriffe gegen Verfassung und Volksrechte im Ernstfalle wirksam abzuwehren, ist kühles Blut und Besonnenheit erstes Gebot. Laßt euch nicht zu voreiligen und darum schädlichen Einzelaktionen verleiten.

Berlin, den 30. Januar 1933.

Allgemeiner Deutscher Gewerkschaftsbund Allgemeiner freier Angestelltenbund
Gesamtverband der christlichen Gewerkschaften
Gewerkschaftsring deutscher Arbeiter-, Angestellten- und Beamtenverbände

Die Pläne für einer Verbindung von Straßenbau, Wirtschaftswachstum und Arbeitsbeschaffung gab es schon vor Hitler. Die Regierung Schleicher beriet im Dezember, nur zwei Monate vor der IAMA, über große Investitionsprogramme und erhoffte sich unter anderem vom Straßenbau eine allgemeine Belebung der Wirtschaft. Auch hier war Hitler nur ein Plagiator.[89] Mit der Verkündung des Autobahnbaus am 11. Februar konn-

86 Glyn Roberts: The most powerful man in the world. The Life of Sir Henry Deterding. Covici-Friede, New York 1938, (mit Angaben zu Verbindungen zu Hitler und zur NSDAP). In: ebd.

87 Emil Kirdorf Vorsitzender des Syndikats sagte, er und die Syndikate hätten Hitler schon ab 1927 unterstützt. In: Preußische Zeitung, 31.1.1934. In: Braunbuch BRD 1968, Berlin, S. 14.

88 »Thyssen hatte bereits 1923, im Jahr des Hitler-Ludendorff-Putsches in München, die Bekanntschaft Hitlers gemacht. Im Mai 1930 stellte er ihm 100.000 Mark zur Verfügung.« In: R. Zilkenat: Das deutsche Großkapital, der »Keppler-Kreis« und die NSDAP.

89 Chefbesprechung vom 6. Dezember 1932, siehe Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften und das Bundesarchiv: »Akten der Reichskanzlei. Weimarer Republik« Online »Arbeitsbeschaffung.« (2.3.1:) 2021, https://www.bundesarchiv.de/aktenreichskanzlei/1919-1933/0000/vsc/vsc1p/kap1_2/kap2_3/para3_1.html vom 26.07.2021.

te die Fraktion um Hitler nochmals deutlich vom linken Flügel distanzieren und das S in NSDAP als überwundene Folklore zurücklassen. Den Arbeiter*innen in den überbelegten Mietskasernen hätte es kaum gefallen können. Jedoch war die Presse schon weitgehend auf Hitlers Linie und die KPD kämpfte ums nackte Leben. Der ADGB hielt zusammen mit der SPD die Füße still und flehte die eigenen Arbeiter*innen an, keinen Generalstreik gegen Hitler zu machen.[90] Wäre es ein normaler Wahlkampf ohne Terror gewesen, wären die Auto- und Autobahnpläne wohl als Elitenförderung ähnlich dem Panzerkreuzer A attackiert worden.

Bevor Hitler die letzte Großspende erhielt, versicherte er so nochmals Flick, dass er seinen Stahl verkaufen würden, der deutschen Bank, dass Daimler mehr Autos absetzten, der IG-Farben, dass sie ihr synthetisches Benzin subventioniert bekäme, und den Baufirmen, dass sie bald reichlich Großaufträge bekämen. Auch die Elektronik-Industrie, Siemens und AEG würden die Zündspulen für Autos produzieren, sogar die ausländischen Ölkonzerne Standard Oil und Shell, General Motors, Ford und General Electric hatten ein Wachstum zu erhoffen.

Wer wie Roosevelt in den USA ein Investitionsprogramm wie den New Deal plante, war zumindest berechenbar und man konnte hoffen zu wissen, wie es weitergehen würde. Wahrscheinlich hat der IAMA-Auftritt die Sorgen des Auslands, die Nazis könnten mit ihrem Gerede Ernst machen, die Auslandsschulden nicht mehr zu bedienen, die »Zinsknechtschaft zu brechen« und sich in die »Autarkie« zurückzuziehen, weiter zerstreut. Eine plötzliche Abwertung der Mark gegen den Dollar hätte Hitlers Wahlchancen wahrscheinlich verringert. Diese gab es jedoch nicht. Die Börse wusste, dass sie auf Hitlers Wirtschaftspolitik vertrauen konnte.

Am 1. April, nun schon als Diktator, besprach er sich nochmals mit Gustav Krupp und Friedrich von Siemens und versicherte wie gehabt, es werde keine Sozialisierungsmaßnahmen geben. Am 29. Mai gab es ein weiteres Gespräch mit größerem Kreis, in dem er abermals zusagte, die Wirtschaft im Interesse der Konzerne und nicht gegen sie aufzubauen. Dass es diese Treffen gab, kann so gedeutet werden, dass eine gewisse Unsicherheit bestand und dies überhaupt zugesichert werden musste. Andererseits wurde der Chefetage eben kein Wunsch abgeschlagen. Der siegreiche rechte Flügel der NSDAP beerdigte alle Pläne auf Sozialisierung und »nationalen Sozialismus«.

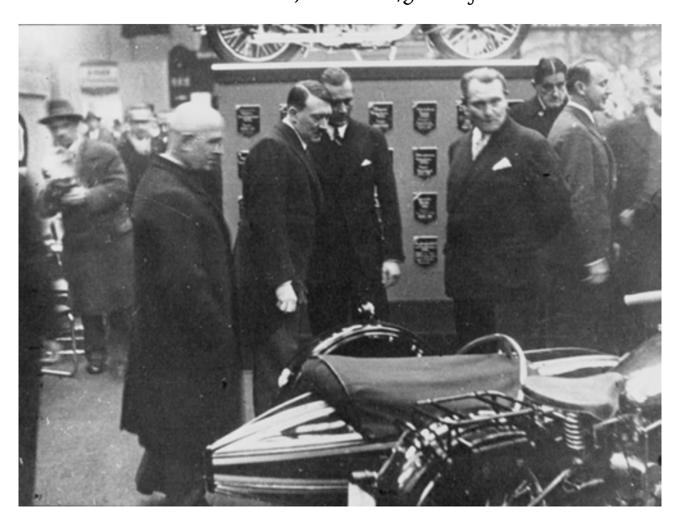
Hätte es den Versailler Vertrag und die Drohung eines französischen Einmarschs ins Rheinland nicht gegeben, hätte Hitler auch offen sagen können, wie viele Panzer, Flugzeuge und Schiffe er bauen lassen würde. Doch da dieser Weg versperrt war, war das Auto zunächst eine gute Alternative. Auch die Deutschen sollten und wollten wohl nicht wissen, was mit den Militärs im Geheimgespräch am 3. Februar schon ausgemacht war:

Rede Günther Gerekes anlässlich seiner Ernennung zum Reichskommissar für Arbeitsbeschaffung am 23. Dezember 1932, siehe Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften und das Bundesarchiv: »Akten der Reichskanzlei. Weimarer Republik«, »Nr. 36 Rundfunkrede des Reichskommissars für Arbeitsbeschaffung Gereke. 23. Dezember 1932« https://www.bundesarchiv.de/aktenreichskanzlei/1919-1933/0000/vsc/vsc1p/kap1_2/para236.html vom 26.07.2021.

90 Heinz Niemann: Die ignorierten Mahnrufe. Die Uneinigkeit der Linken erleichterte den Nazis die Niederschlagung ihrer Gegner. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/die-ignorierten-mahnrufe/vom 26.07.2021.

der nächste Krieg gegen Polen und die Sowjetunion und deren »rücksichtslose Germanisierung.«[91] Dafür brauchte es Millionen neuer Autos, Kübelwagen, Lastwagen, Panzer – das stand außer Frage. Der Friedensvertrag hatte das Heer auf nur sieben motorisierte Divisionen beschränkt. Bis zum Überfall auf Polen 1939 steigerte sich die Wehrmacht erfolgreich auf einen für damalige Zeit hohen Motorisierungsgrad von 45 Prozent. Dafür waren neue Fabriken für mehr Autos zu errichten und diese konnten Anfangs auch zivil produzieren. Wenig später versprach Fritz Todt hinter verschlossenen Türen, er würde auf seinen Reichsautobahnen 300.000 Soldaten mit 100.000 beschlagnahmten zivilen Autos in zwei Tagen von einer zur anderen Grenze des Reichs verlegen können.[92] (Tatsächlich wurden zivile Autos dann beschlagnahmt und in den ersten Kriegsmonaten schnell verschlissen, nur Todts Autobahn hatten keine Bedeutung. Die Militärs waren zu Recht skeptisch geblieben. Dafür gelang es selbst mittelständischen Nazis der ersten Stunde wie meinen Urgroßvätern, ihren Opel vor der Requirierung zu schützen. Wie viele Autos genau eingezogen wurden, ist nicht bekannt.)

Abb. 31: Die internationale Auto und Motorradausstellung IAMA im Januar 1933 in Berlin (heute IAA in München) mit Göring und Hitler als Kanzler und Innenminister; Foto: BNF/gemeinfrei.



So gut wie er ein Investitionsprogramm für das Luxusprodukt Auto verkünden konnte, konnte er nun selbst in einem fahren. Es begann die Zeit der Fotos im Daimler vor jubelnden Menschenmengen.

91 Niederschrift (Generalleutnant Liebmann) von der Rede Hitlers vor der Reichswehr, 3.2.1933, In: Dokumente des Verbrechens 1933–1945, Berlin: Dietz Verlag 1993, S. 21f. Nach: Niederschrift des Generalleutnant Liebmann: 3. Februar 1933 – Rede Hitlers vor der Reichswehr. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/3-februar-1933-rede-hitlers-vor-der-reichswehr/vom 26.07.2021.

92 K. Lärmer: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945, S. 108f.

Hitler lieferte wie versprochen. Die KPD'ler*innen flohen oder wurden inhaftiert oder gleich ermordet und die Industrie bekam, wofür sie bezahlt hatte: die Zerschlagung der Arbeiter*innenbewegung.

Bis auch die Rhetorik von der »nationalsozialistischen Revolution« ganz verstummte, musste man sich noch gedulden. Erst im Sommer 1934 wurden Ernst Röhm, Gregor Strasser und weitere Kader des proletarischen Flügels von ihren Kameraden aus der SS ermordet. Sowohl der Sozialismus vortäuschende »linke« Flügel der NSDAP als auch die echte Arbeiter*innenbewegung waren zerstört.

Exkurs: Hätte Hitler gestoppt werden können?

Im Februar 1933 waren die Nazis kurz vor der Machtfülle der Diktatur, aber sie waren ganz entschieden noch nicht da. Zwischen Ernennung zum Kanzler und Parlamentswahl am 5. März lagen die kritischen vier Wochen. Noch hätten drei Ereignisse ihre Mehrheit im Parlament verhindern können: ein Vertrauens- und Geldentzug von Industrie und Banken nach einem erneuten Aufbäumen des linken Strasser-Flügels, ein Generalstreik von ADGB, SPD und KPD, oder der Wille der Wähler*innen.

Die nötigen Wähler*innen konnte man gewinnen durch den Anpassungskurs von SPD und ADGB, die stramm rechte Hugenberg-Presse und die vollen Geldkoffer. Wahrscheinlich war das Verbot der KPD nach einem wahrscheinlich ebenfalls schon geplanten Reichstagsbrand (27.2.) vorbereitet.

Ohne die Millionen der Industrie hätten die zwei Prozent zur einfachen Mehrheit sehr wahrscheinlich gefehlt. Wie Thyssen später in Nürnberg sagte, ging es darum das »Treibholz zwischen links und rechts« für ganz rechts zu kaufen.[93] Wie wäre es mit weniger als 50 Prozent der Stimmen weitergegangen? Vielleicht hätte sich dann Gewerkschaften oder SPD zu einem Streik mit der KPD bereit erklärt. Vielleicht hätte sich das katholische Zentrum gegen Hitler gestellt, statt für das Ermächtigungsgesetz zu stimmen.

Eben weil es noch keine Autobahnen gab, hätte allein ein Streik der Eisenbahner das Land lahmlegen können wie im Generalstreik von 1920.

Abb. 32–33: »Tag von Potsdam« 21. März 1933, gemeinsamer Besuch von Garnisionskirche, Gruft des »Soldatenkönigs« Friedrich II und Wagner-Konzert; Foto: 3.Reich/Bundesarchiv.





93 Thyssen in Nürnberg, Wikipedia: Kriegsverbrecherprozesse.

John Heartfield hatte nicht nur das Bündnis von Kapital und Hitler-NSDAP richtig prophezeit, sondern auch das mit Militär und Aristokratie, in der Collage aus einem Hitler in der Uniform mit Kopfschmuck von Hindenburg und der Abwandlung von dessen bekannten Bonmot »Ich führe euch herrlichen Zeiten (Pleiten) entgegen.« Heartfield spottete damit über den Hitler, der sich bei Hindenburg anbiederte, während er offiziell den anti-bürgerlichen Revoluzzer inszenierte. (Im »Tag von Potsdam« wurde er dann endgültig in den Kreis der alten Elite aufgenommen.)

Daimler und BMW

Hitler schrieb 1931: »Da erkennt man erst, was die Großwirtschaft für eine Macht besitzt. Denn diese Millionen sind Macht. Und wenn sie diese Millionen uns zur Verfügung stellen, dann können sie sie nicht gleichzeitig einer anderen Partei oder Organisation zur Verfügung stellen. Also geben sie uns ihre Macht!«[94]

Schon 1926 hat er »vor dem renommierten ›Hamburger Nationalclub 1919‹« einen Auftritt gehabt, im selben Jahr und 1927 folgten weitere vor den Industriellen von Rhein und Ruhr. Die Einladung der »führenden Industriellen« besorgte der »große, alte Mann« des rheinischen Großkapitals Emil Kirdorf, der selbst 1927 der NSDAP beitrat und eine persönliche Freundschaft mit Hitler pflegte.[95] So kam es, dass Hitler am 27. Januar 1932 im Industrieclub in Düsseldorf vor den *who's who* der Industrie eine stürmisch beklatschte Rede halten durfte, an deren Ende Fritz Thyssen aufsprang und »Heil Hitler« rief.[96] Schon ein Jahr zuvor erklärte Carl Friedrich von Siemens vom Siemens-Konzern den Kollegen von General Electric am 27. Oktober 1931 in New York: »Die Wurzel der Hitlerschen Bewegung ist der Kampf gegen den Sozialismus, d.h. gegen den Marxismus. Eines möchte ich noch betonen: die große Mehrzahl nicht nur der deutschen Geschäftsleute, sondern auch der Angehörigen aller gebildeten Klassen,

---

94 Hitler gegenüber Otto Wagener 1931. In: R. Zilkenat: Das deutsche Großkapital, der »Keppler – Kreis« und die NSDAP: Eine unentbehrliche Vorgeschichte des 30. Januar 1933, online bei VVN-BdA und dasjahr1933.de.

95 Kirdorf trat später aus, blieb der NSDAP und Hitler aber eng verbunden. Ebd.

96 Hilferding, SPD, am 10.5.1932 im Reichstag: »Als Herr Hitler geschlossen hatte, erhob sich Herr Fritz Thyssen, der Sohn eines bedeutenden Vaters und der Erbe eines bedeutenden Vermögens, der Mann, der sich nach den Zuständen vor dem Kriege, die uns von Deutschnationalen so gepriesen werden, zurücksehnt, wo die Gewerkschaften nicht verhandlungsfähig waren, wo jeder Großindustrielle an Ruhr und Rhein Herr im eigenen Hause war, Herr Thyssen, der in Amerika Reden hält, dass das ganze deutsche Unglück von der Sozialpolitik, von der Arbeitslosenversicherung, von den Sozialbeiträgen kommt – das war der Mann, der nach der Rede ›Heil Hitler‹ gerufen hat. [»Hört! Hört!« bei den Sozialdemokraten.] Deswegen glaube ich: Zwischen dem, was Herr Strasser öffentlich sagt, und dem, was Herr Hitler im Geheimen den Industriellen sagt, wird der Unterschied ebenso groß sein, wie der Unterschied zwischen einem Lohnarbeiter und Herrn Thyssen, dem Aufsichtsratsvorsitzenden des größten deutschen Montanunternehmens. (Lebhafte Zustimmung bei den Sozialdemokraten.)« Verhandlungen des Reichstags, Bd. 446, 62. Sitzung, S. 2510ff.

viele von Hitlers Methoden verurteilen, so betrachten sie doch das Hitlertum als das kleinere Übel gegenüber dem Kommunismus.«[97]

Ein zweiter alter Herr, der sich als Türöffner anbot, war der Reichsbankpräsident Hjalmar Schacht, wofür er später Finanzminister werden durfte. Auf der Harzburger Tagung 1931 trafen Bänker wie Schacht zusammen mit den Hohenzollern und sonstigem Adel und Militärs. Das Bündnis aus deutsch-nationaler Volkspartei und NSDAP, dass im März 1933 Hitler eine formale Mehrheit von 52 Prozent ermöglichte, wurde hier gebildet. Militärs und Aristokraten blieben geschlossen bündnistreu bis zum Attentat vom 20. Juli 1944. Manche wie der General Trettner blieben aber auch bis zum 8. Mai 1945 ihrem Pakt mit den Nazis treu (und viele insgeheim noch in den Nachkriegsjahren).

Mit von der Partie waren die drei größten Banken: Dresdner Bank, Commerzbank und Deutsche Bank. Da sie, vor allem die Deutsche Bank, die Autoindustrie kontrollierten, vermittelten sie zwischen deren Interessen und der Partei. »Emil Georg von Stauß, […] Vorsitzender der Aufsichtsräte bei Daimler-Benz und BMW […] Mitglied des Zentralausschusses der Deutschen Reichsbank, ging [schon vor 1933] in Hitlers Berliner Domizil, dem […] ›Kaiserhof‹, ein und aus.«[98]

Daimler und AfA-Batterien waren sogar noch enger mit der neuen Macht verknüpft. »Die Industriellen-Familie Quandt, Großaktionäre bei Daimler-Benz, den Mauserwerken AG und bei Varta, war geradezu ein unentbehrlicher Bestandteil von Hitlers Entourage im »Kaiserhof«. […][99]

Die AfA bei Hannover, später dann umbenannt in Varta, war zu dem Zeitpunkt ein Monopolist der Batterieproduktion in Deutschland und Oligopolist in Europa. Jedes Auto und Flugzeug der Wehrmacht benötigte eine ihrer Batterien. Ein Geldfluss muss hier gar nicht nachgewiesen werden, da sich die Quandts und die NSDAP gewissermaßen verschwägerten. Joseph Goebbels heiratete am 19. Dezember 1931 Magda Quandt, die Ex-Frau von Günther Quandt, mit dessen Segen auf seinem Landgut.[100] Quandts Sohn Herbert wurde Goebbels' Stiefsohn. Der Trauzeuge war Adolf Hitler. Es war für die Quandts eine schicksalhafte Verbindung. BMW und Daimler lieferten Millionen von Motoren für die Wehrmacht und wurden die Weltkonzerne, die sie bis heute geblieben sind. Lästige Konkurrenz in Nachbarländern wie den Batteriefabrikanten Tudor Laval in Luxemburg ließ man von der Gestapo beseitigen. Im April 1945 endete vorerst das Familienglück. Goebbels erschoss nicht nur sich, sondern auch seine Frau Magda und ihren leiblichen Sohn. Für den Rest dieser Familie gab es keine Stunde Null und keine Hungerjahre. Die Quandts überlebten in den Westsektoren und mit ihnen die Imperien von Daimler, BMW und Varta. Obwohl sie zehntausende, eventuell auch hunderttausende Sklavenarbeiter*innen aus Ost- und Westeuropa ausgebeutet, viele

97 Carl F. v. Siemens: Die gegenwärtige Lage Deutschlands. Rede, gehalten auf dem Essen der General Electric Company am 27. Oktober 1931 in New York o.O.u.J. Ein hektographiertes Exemplar fand sich in: Zentrales Staatsarchiv der DDR Potsdam, Büro des Reichspräsidenten, Nr. 296. Zitate: S. 5 u. 7f., in: Rainer Zilkenat.

98 R. Zilkenat: Das deutsche Großkapital, der »Keppler-Kreis« und die NSDAP.

99 Ebd.

100 Ebd.

zu Tode gebracht und Hitler finanziert hatten, entgingen sie einer Anklage in Nürnberg gänzlich und wurden in der amerikanischen Zone noch nicht einmal enteignet. Ihr Vermögen von geschätzten 78 Millionen US-Dollar transferierten Sie von Daimler und AfA zu BMW nach München und retteten es so über die Niederlage hinweg. Selbst die Rüstungssparte blieb erhalten, und exportierte unter Sohn Harald später Landminen nach Afrika.[101] Die Quandts gelten heute als die reichste deutsche Familie mit einem geschätzten Vermögen von 20 Milliarden Euro. Einer der Erben, der sich als Rennfahrer bei Paris-Dakar betätigt, resümierte in der Doku des NDR, man müsse endlich versuchen, es zu vergessen.[102] Die allermeisten ihrer Sklavenarbeiter*innen konnten es nicht vergessen, denn die Gesundheitsschäden blieben, sie erhielten weder den geraubten Arbeitslohn noch eine Entschädigung.[103]

Nun wird man von entsprechender Seite einwenden, das Kapital hätte die Kröte Hitler schlucken müssen, um weiter profitable Geschäfte zu machen und wäre von Grunde auf liberal gewesen, hätte immer einen Abstand zu den Nazis gehalten. Das mag nicht recht zu der Familienverbindung von Quandts und Goebbels passen. Und auch andere Industrielle hatten mehr als kaltes Kalkül für die Nazis. In Goebbels Tagebuchnotizen (die natürlich nicht für die Öffentlichkeit bestimmt waren) wird beschrieben, wie die Herren von Rhein und Ruhr anfangs noch etwas zugeknöpft am Ende einer Hitlerrede ganz begeistert applaudierten. Es ging in den 1920er Jahren »im Kern stets um die Notwendigkeit einer Vernichtung der Organisationen der Arbeiterbewegung, die Zerstörung der bürgerlich-parlamentarischen Demokratie und um die zielstrebige politische, ideologische und materielle Vorbereitung eines zweiten ›Griffs nach der Weltmacht‹ durch den deutschen Imperialismus […].«[104] Friedrich Flicks »Pressebüro« jubelte im November 1932: »Die Tagung des Langnamvereins in Düsseldorf, die wohl ursprünglich im Rahmen des Papen-Programms und zur Stützung vorgesehen war, ergab anlässlich der zwanglosen Unterhaltung die überraschende Tatsache, dass fast die gesamte Industrie die Berufung Hitlers, gleichgültig unter welchen Umständen, wünscht.«[105]

Sicher gab es Abneigungen gegen den Stallgeruch des Pöbels und Antisemitismus, wie im Hause Siemens. Aber auch der hatte seine »salonfähige« Variante. Der Vorstandsvorsitzende der Allianz-Versicherung, Dr. Kurt Schmitt, selbst bekennender An-

101 Vgl. NDR.

102 Der Sitz war in Hannover, mit einem eigenen KZ auf dem Werksgelände. Das KZ Stöcken beherbergte Zwangsarbeiter aus ganz Europa von denen viele an den Blei- und Cadmiumdämpfen starben oder lebenslang geschädigt wurden. Die Quandts haben sich nie entschuldigt und nie eine eigene Entschädigung gezahlt. Erst 1998 haben sie sich dem Fond der Deutschen Wirtschaft zur Auszahlung der Ansprüche der »Jewish Claims Foundation« angeschlossen, was sie als einziger großer Konzern auch kaum hätten verweigern können ohne internationalen Skandal. Aus eigener Initiative haben sie weder die westeuropäischen Sklavenarbeiter*innen, geschweige denn diejenigen aus Osteuropa je entschädigt. Juden mussten den Stern in ihren Fabriken schon tragen, bevor er gesetzlich vorgeschrieben war. In: Norddeutscher Rundfunk.

103 Vgl. Eric Fiedler; Barbara Siebert, Dokumentarfilm »das Schweigen der Quandts«, Norddeutscher Rundfunk 2007.

104 R. Zilkenat: Das deutsche Großkapital, der »Keppler-Kreis« und die NSDAP.

105 Siehe Eberhard Czichon: Wer verhalf Hitler zur Macht und Ulrike Hörster-Philipps: Wer war Hitler wirklich?, in: Zilkenat.

tisemit, versprach der NSDAP »im Falle eines ›Linksputsches‹ einen Betrag in Höhe von fünf Millionen Reichsmark« um diesen abzuwehren.[106] Später wurde er »Reichswirtschaftsführer«.

Die Liste der bekennenden Antisemiten und Antidemokraten ließe sich noch so lange fortsetzen wie die der Parteispenden und vertraulichen Kamingespräche – alles vor der Machtübertragung. Selbst Mittelständler wie Bechstein-Pianos und Pelikan (Schreibwaren) unterstützen Hitler.[107] Der einzige große Konzern der nachweislich gegen Hitler war und es auch blieb bis zu seiner Enteignung war die Flugzeugfabrik von Hugo Junkers in Dessau.

Es folgt daraus, dass die besseren Kreise Deutschlands zu einem erheblichen Teil schon vor Hitler antisemitisch, Kriegs-willig und antidemokratisch waren, wie Georg Grosz sie in dem Bild »die Säulen der Gesellschaft« porträtiert hat. Die Nazidiktatur kam aus der Mitte der deutschen Gesellschaft. Der Widerstand kam nicht aus der Chefetage, nicht aus dem Militär, aus Presse, Wissenschaft oder Staatskirche. Mit Ausnahme der sehr kleinen bekennenden Kirche war der Widerstand überwiegend ein proletarischer. Die Bundesrepublik wollte und will das nicht gerne hören. Sie schaut daher lieber auf Sophie Scholl, Anne Frank oder den Katholiken Bonhoeffer.

Die liberalen Eliten dachten, sie würden mit einem deutschen Mussolini fertig werden und dass es ihnen auch ohne Demokratie gut gehen würde, wie Herbert Marcuse ihnen vorwarf.[108] Dass sie sich verrechnet hatten, werden einige wohl schon vor dem 20. Juli 1944 bemerkt haben. Ihre Entlastungslüge ist heute die, dass der tödliche Staatsterror (gegen die jüdische Bevölkerung) erst am 9. November 1938 begonnen hätte. Die vielen vorher schon Ermordeten werden unterschlagen, um sagen zu können, man habe es nicht gewusst in den ersten sechs »friedlichen« Jahren. Gleichwohl lag auch Dimitroff mit der im Ostblock gültigen Erklärung falsch, wonach der Faschismus nur die brutalste Form der Diktatur des Kapitals sei. In dem Fall hätte er sich rationaler verhalten, und schon im eigenen Interesse weniger Krieg gleichzeitig angefangen und mehr Zwangsarbeiter*innen am Leben gelassen. Auch hätte eine Diktatur des Kapitals, als deren Vertreter der Finanzminister Hjalmar Schacht gelten kann, keine 3800 km Autobahn bauen lassen. Rethel-Sohn schrieb: »Der Umschlag in den Faschismus [ist] von höherer Mächtigkeit als die speziellen Interessenlagen und Programmbildungen der Kapitalgruppen, die ihn durch ihre Konzentration herbeigeführt haben.«[109] Daraus macht die Geschichtsschreibung der BRD bekanntlich die These der Diktatur »der Nationalsozialisten«, die mit der Chefetage und dem liberalen Bürgertum so gar nichts zu schaffen gehabt hätte, sondern wie der Name schon sagt, eher den echten Sozialisten nahegestanden hätten. Alle Studien der Welt haben daran wenig gerüttelt. Selbst viele Linke waren und sind nicht bereit, sich mit der Schuld ihrer Familien zu befassen,

106 Henry A. Turner, Hitler aus nächster Nähe. Aufzeichnungen eines Vertrauten (Otto Wagener) 1929–1932, Frankfurt a.M. 1978, S. 373, in: Zilkenat.

107 Zilkenat.

108 Herbert Marcuse: Der Kampf gegen den Liberalismus in der totalitären Staatsauffassung 1934.

109 Alfred Sohn-Rethel, Oekonomie und Klassenstruktur des deutschen Faschismus, Frankfurt Suhrkamp-Verlag, 1973.

geschweige denn über die Herkunft des Erbes nachzudenken, gleichwohl es Ausnahmen gibt.[110] Aus der familiären Komplizenschaft erwächst dann die Komplizenschaft mit der Theorie von den eher unpolitischen Mehrheitsdeutschen und der kleinen bösen Minderheit der »Nationalsozialisten«. So zu sehen in Historienfilmen und Dokus von ZDF bis ARTE. Eine Ausnahme ist die feministische Bewegung und die Antirassismusbewegung, die dazu drängen, persönliche Privilegien zu reflektieren, wozu das finanzielle Erbe und seine oft dunklen Wurzeln zählen.

Die Autobauer standen 1932 wie viele kurz vor der Pleite, sie waren bis auf Opel noch nicht einmal zu Henry Fords Fließbandproduktion übergegangen. Von kleinen Manufakturen mit 1933 insgesamt 30.000 Arbeiter*innen wuchsen sie bis 1945 zu Weltkonzernen. Dass die Deutschen Banken und die Großindustrien die »maßgeblichen Stützen der NS-Aufrüstung« waren, fand sogar der Ermittler der USA in Deutschland nach 1945.[111]

Wieso Hitler nur Mercedes fuhr

Daimlers Aufsichtsräte pflegten früh gute Kontakte zu Hitler: Otto Wolff spendete 1932 160.800 Reichsmark[112] und Wilhelm Kissel wurde 1933 SS-Mann und rühmte sich seiner »langjährige[n] Verbundenheit mit der nationalsozialistischen Bewegung«.[113]

> »Direktor Kissel ergänzte auf der Bilanzpressekonferenz 1934, der Weg der Automobilindustrie ›wäre ein dornenvoller geworden, wenn nicht die starke Hand unseres Führers in die Gestaltung und Geschicke unseres Vaterlandes eingegriffen hätte. […] In größter Not kam die Rettung. Am 30. Januar 1933 nahm die nationale Regierung die Geschicke des deutschen Reichs in die Hand. Welch enorme Erfolge die Maßnahmen der nationalen Regierung unter Führung unseres Kanzlers Adolf Hitler schon im ersten Jahr ihres Wirkens brachten, zeigt eine Gegenüberstellung der Ziffern der in den Jahren 1933 und 1932 neu zugelassenen Kraftfahrzeuge.‹«[114]

Da auch noch der gesamte Rennsport von der Staatskasse ermöglicht wurde, war es nur eine kleine Gefälligkeit, das Modell 770 mit der damals sehr hohen Spitzengeschwin-

---

110 Dörte Westernhagen, Die Kinder der Täter: das dritte Reich und die Generation danach, Kösel-Verlag, München 1987.

111 OMGUS – Ermittlungen gegen die deutsche Bank, herausgegeben von der Militärregierung der vereinigten Staaten für Deutschland, 1946/47, neu aufgelegt bei Franz Greno, Nördlingen 1985, S. 116, In: Wolf, Winfried, S. 155.

112 Der preußische Innenministers Franz Bracht, In: R. Zilkenat: Das deutsche Großkapital, der »Keppler-Kreis« und die NSDAP.

113 Wikipedia (Hg.): Wilhelm Kissel 2019, https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_Kissel#cite_note-dal-2 vom 27.07.2021.

114 Ansprache des Generaldirektors Wilhelm Kissel vor der Presse am 6. März 1934, S. 9. Das Manuskript der Rede befindet sich im Daimler AG Heritage Information Center, Bestand Kissel, Messen und Ausstellungen. Zitiert nach G. M. Rinn: Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, S. 32.

digkeit von 170 km/h exklusiv für wichtige Nazi und natürlich Hitler selbst zu bauen. Von der letzten Variante W150 wurden genau 88 Stück ausgeliefert.[115]

Die vielen Fotos, die Hitler im Mercedes zeigen, stammen alle aus der Zeit ab 1933.

Abb. 34–35: Magda Quandt heiratete 1931 die rechte Hand Hitlers, Joseph Goebbels. Sie tat dies mit dem Segen ihres Ex-Mannes Günther Quandt, auf dessen Landgut. Rechts: 1944 mit Stiefsohn Harald Quandt in der Mitte; er überlebte in britischer Kriegsgefangenschaft und erbte das Industrie-Imperium, unter anderem BMW; Quellen: Joseph Goebbels/Bundesarchiv, Foto: Wikimedia.





Dass Hitler ab Ende der 1920er Jahre nicht irgendein kleines Auto fuhr, sondern nur Mercedes, hatte zum einen den Grund, dass er darin nicht oft fotografiert wurde und es seiner Inszenierung nicht sehr schaden konnte. Dass er vom Kapital bestens finanziert wurde, druckte die »rote Fahne« ohnehin ständig, und John Heartfields Collagen popularisierten es für ein breites Publikum. Wer das zu glauben bereit war, konnte es ohnehin wissen.

Wir haben es hier also mit zwei Hitlern zu tun, der hart arbeitende Proletarier, den er dann später fast nur noch auf den Baustellen der Autobahn vorspielte, und dem bequem im Mercedes dahin brausenden Diktator. Der »böhmische Gefreite« mochte Autos so gerne, dass er sich die neuesten Rennwagen später persönlich vorführen ließ.

Die festlichen Staatsakte, wo sich ein Auto anbot, um an jubelnden Massen oder strammstehenden Soldaten vorbeizufahren, ergaben sich auch erst als Kanzler und Führer. Zu diesem Zeitpunkt hätte die Wahl auch auf Auto-Union oder Maybach fallen können, aber wenn die Deutsche Bank und Familie Quandt schon so nahe sind, warum dann zur Konkurrenz gehen?

Wahrscheinlich ab 1926 hatte Hitler das erste eigene Auto, einen Daimler. Wer genau es finanzierte ist unklar, aber dass es von einer der vielen Großspenden und nicht vom geringen Verkaufserlös von »Mein Kampf« bezahlt wurde, liegt auf der Hand.[116]

---

115 Vgl. Rinn, und Wikipedia (Hg.): Mercedes-Benz W 150 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Mercedes-Benz_W_150&oldid=210134877 vom 27.07.2021.

116 G. M. Rinn: Das Automobil als nationales Identifikationssymbol, S. 45.

Ein Jahr nach der »Machtergreifung« jubelte das »Berliner Tageblatt«: »In der Geschichte der deutschen Automobil-Industrie wird das Jahr 1933 als das Jahr ihrer Befreiung von der Vergangenheit zu gelten haben«.[117] »Man stehe in der Automobilindustrie vor einem Neuanfang, so die einhellige Meinung, und die Industrie habe die Krise der vorangegangenen Jahre endgültig überwunden.«[118]

Die Zahl der Arbeiter*innen in der Autobranche verdoppelte sich noch im Jahr 1933 von 30.000 auf rund 60.000,[119] die der Verkauften Autos von 41.118 (1932) auf 82.048 (1933).[120] »So stand im Geschäftsbericht der Adam Opel AG für das Jahr 1933 zu lesen, die Wirtschaftspolitik »unserer nationalen Regierung hat der deutschen Autoindustrie [...] zu einem plötzlichen und beispiellosen Aufschwung verholfen.«[121] Der Bericht des Vorstandes von Daimler-Benz für dasselbe Jahr spricht von der »segensreichen Tätigkeit unserer neuen Regierung«, während noch »im Jahre 1932 die gesamte Automobilindustrie unter dem zermürbenden Druck der sich zuspitzenden Krisis und Wirtschaftsnot« stand.[122]

Die »Motorpresse« konstruierte das Argument, das nach dem Krieg zur häufigen Rechtfertigung wurde: »Kraft und Kraftfahrt: Zeichen des Dritten Reichs, Wille des Führers [...] Deutsche Kraftfahrt und deutscher Aufbau sind untrennbare Begriffe geworden.«[123]

Hitler selbst fand jedes Jahr wieder auf der IAMA lobende Worte: »[...] dass die steigende Motorisierung befruchtet wurde durch die allgemeine Wirtschaftsentwicklung, wie wir umgekehrt nachzuweisen in der Lage wären, dass der allgemeine wirtschaftliche Aufstieg durch die wachsende Motorisierung mitbedingt erscheint.«[124]

Die Autoindustrie mit ihren 30.000 Arbeiter*innen selbst war eher ein Leichtgewicht in der »united bourgeois party« der Wirtschaft. Aber die Interessen der IG-Farben mit ihrem »deutschen Benzin«, der Stahl- und Batterieindustrie und der Bau- und Zementindustrie zusammengenommen waren Schwergewichte. Auch die Militärs wussten, dass der nächste Krieg einer mit vielen Fahrzeugen werden würde, und dass Deutschland nicht nur mehr Autos, sondern auch mehr junge Männer mit Fahrkenntnissen brauchte. Es bekam sie mit »HJ-Motorsturm«, NSKK und dergleichen. Als kleinster gemeinsamer Nenner zwischen den Kapitalfraktionen, den Militärs und der Rücksicht auf Frankreich waren deshalb Autobau und Autobahn der beste mögliche Kompromiss.

---

117 Berliner Tageblatt vom 3. März 1934. In: Rinn, S. 31.

118 Ebd.

119 Zur Sonderkonjunktur der Autoindustrie siehe: Achim Becker, Absatzprobleme der deutschen Pkw-Industrie 1925–1932, Diss., Regensburg 1979, in: Rinn.

120 Rinn, S. 32.

121 Ebd., S. 70.

122 Ebd., S. 71.

123 Ebd., S. 31.

124 Eröffnungsrede der IAMA 1938 von Adolf Hitler, in der Broschüre: Das deutsche Kraftfahrzeug: Verkehrsmittel des ganzen Volkes. Vier Reden zur Internationalen Automobil- und Motorradausstellung 1938, S. 12. Ein Exemplar der Broschüre befindet sich im Daimler AG Heritage Information Center, Bestand Messen und Ausstellungen, Berlin 1938., in: Rinn, S. 35.

Deutschlands Krieg hat zwischen 50 und 60 Millionen Menschen in Europa und Nordafrika das Leben gekostet. Von den Bänkern und Industriellen wurde dennoch keiner zum Tode verurteilt.

Flick erhielt in Nürnberg sieben Jahre, wovon er nur drei verbüßen musste.[125] Thyssen wurde freigesprochen. Gänzlich ungeschoren davon kamen Günther Quandt und die gesamte Bauindustrie samt ihrer Vermögen.[126] Enteignet wurden sie jedoch allesamt in der sowjetischen Besatzungszone, wofür sie in der BRD ab 1949 meist eine Entschädigung erhielten. Die meisten erhielten ab 1990 ihre Eigentumstitel in den »neuen Bundesländern« zurück. Leer gingen die Erben von Hugenberg aus, denen vor Gericht nochmals attestiert wurde, was ohnehin feststand: dass Hugenberg zu den wichtigen Förderern Hitlers gehört hatte und die in den Nürnberger Prozessen beschlossene Enteignung somit rechtens war und bleibt.

125 »With the proceeds, Flick expanded his empire to include iron-ore and coal mines, foundries, steel mills, chemical plants, trucks, airplanes, railroad interests, and munitions plants. He became Adolf Hitler's biggest industrial supplier and supporter. Flick's wealth was estimated at $1,000,000,000.« Encyclopedia Britannica: Friedrich Flick. German industrialist, https://www.britannica.com/biography/Friedrich-Flick vom 27.07.2021, und The New York Times vom 22.07.1972: »Friedrich Flick Is Dead at 89; Industrialist Who Aided Hitler«, https://www.nytimes.com/1972/07/22/archives/friedrich-flick-is-dead-at-89-industrialist-who-aided-hitler-served.html vom 27.07.2021.

126 NDR, Das Schweigen der Quandts.

Wurden die Deutschen verführt?[1]

»Es ist nicht irgendein Zufall, dass der Bau dieses Gemeinschaftswerks, eine Straße wie sie die Welt noch nicht kannte, zusammenfällt mit dem Umbruch des deutschen Volkes, mit Entstehen des nationalsozialistischen Reiches unter der Führung Adolf Hitlers.«[2] *Ein Gauleiter, 1936*

»Nazis, so stellt man fest, hat es in Deutschland nie gegeben.«[3] *Klaus Mann, Sommer 1945*

Die Verknüpfung der Autobahn mit Deutschland ist so wenig zufällig wie der 9. November als Schicksalsdatum.[4] Freilich sind solche Verwandtschaften peinlich und man schweigt meistens lieber. Wäre die Autobahn nur ein Investitionsprogramm gewesen oder hätte sie tatsächlich der Wirtschaft oder dem Militär gedient, hätte sie mit weniger Zeremonie, Rundfunk und Brimborium gebaut werden können. Auch wäre dann ein Ausbauziel definiert worden, und der Bau hätte damit beendet werden können. Jedoch

1 Dieses Kapitel und seine Kritik an Brockhaus' Verständnis der Volksgemeinschaft ist von den Studierenden in meinem Seminar an der Freien Universität im Sommersemester 2019 und insbesondere der hervorragenden Hausarbeit von Jan Andreas Hartmann inspiriert worden.

2 Gauleiter der Kurmark Stürz in seiner Ansprache zur Eröffnung des Teilstücks Berlin – Magdeburg, 1936.

3 Klaus Mann, Der Wendepunkt: ein Lebensbericht, Fischer Verlag, 1952, Rowohlt 2006, (nicht identisch mit der Vorlage »the turning point« das schon 1942 endete!).

4 Am 9. November 1918 wurde der Kaiser und das Kaiserreich zur Kapitulation genötigt durch die gleichzeitige Ausrufung von zwei Republiken in Berlin, der bürgerlichen und der kommunistisch-sozialistischen von Scheidemann bzw. Karl Liebknecht. Hitler legte seinen Putsch auf den 9.11.1923 und ebenso den Beginn des Pogroms, der in drei Jahren zum Holocaust führte, die, in NS-Sprache sogenannte, »Reichskristallnacht« 1938. Der Anfang vom Ende des »einzigen antifaschistischen Staates auf deutschem Boden« fiel mit der plötzlichen Maueröffnung ebenfalls auf einen 9.11.

blieben Hitler, Todt und Ley nicht beim ersten Ziel von 6400 km. Das angestrebte Ziel kletterte immer höher im Laufe der 1930er Jahre. Gelegentlich wurden verwirrenderweise auch wieder niedrigere Ziele angegeben. Aber wer hätte die hohen Herren an ihr Geschwätz von gestern erinnern sollen? Interessanterweise war selbst der größenwahnsinnige Autobahnbau der Nazis nicht endlos geplant, bei 6000, mal 9000, gelegentlich auch über 10.000 sollte Schluss sein. Der häufige Wechsel des Ziels spricht dafür, dass man sich mit dem Gedanken eines Endes nicht wohlfühlte und sich ein endloses Weiterbauen wünschte, ohne es sagen zu wollen. Seit der Nachkriegszeit jedoch gibt es in der BRD gar kein Ziel mehr, ein Ende wird nicht einmal erwogen. Die Endlosigkeit des Straßenbaus wird stumm vorausgesetzt. An diesem Unbehagen gegenüber jedem rationalen Plan offenbart sich der symbolisch-ideologische Charakter der deutschen Autobahn bis in die Gegenwart.

Gudrun Brockhaus und Michael Makropoulos haben die populäre These bestärkt, wonach die Mehrheit der Deutschen durch die Autobahn zum Nazismus verführt wurde. Darin sind zwei Annahmen enthalten: Erstens, dass es überhaupt eine Verführung gab, und zweitens, dass von allen Angeboten die Autobahn oder weiter gefasst, der Automobilismus, das verlockendste gewesen sei. Das ist eine wissenschaftliche Bejahung des in Westdeutschland bekannten Gassenhauers »aber Hitler hat auch die Autobahn gebaut.« Beide Thesen sind unhaltbar, wie im Folgenden gezeigt wird.

Wahlen gegen die Demokratie

Der NS hat, wie Gudrun Brockhaus als eine von vielen gezeigt hat, erfolgreiche Lust- und Rauschangebote an die Masse gemacht, von denen Gewalt und Mord, Bücherverbrennen und Foltern nicht alles waren. Aus den friedlichen »Positivposten« bei der Aufrechnung gegen die Grausamkeiten machten schon die Mitläufer*innen in ihren Tagebüchern einen Entschuldungsmythos. Die Mehrheit der Deutschen habe es demnach nicht besser gewusst, habe nicht denken können und keine Entscheidung getroffen, sondern sei eben wie ein Kind verführt worden.[5] An diese These anschließend kommen Makropoulos und Brockhaus unabhängig voneinander zum gleichen Ergebnis. Die Autobahn sei von allen das größte »Erlebnisangebote« gewesen.

Überspitzt lässt sich ihre Argumentation so zusammenfassen: Der Traum vom eigenen Auto, von der Geschwindigkeit der Rennfahrer-Helden, von der Freiheit auf vier Rädern, oder gar der ästhetische Genuss beim Betrachten einer der vielen Autobahnfotografien hätten 60 bzw. 79 Millionen zum Völkermord verführt.[6] Dass die allermeisten eine Autobahnfahrt nur aus zweiter Hand kannten, aus Film und Presse, und nur eine winzige Minderheit ein Auto besaß, merken beide an, aber erklären die Massenmedien zu einem ausreichend wichtigen Erlebnis.

Dehnert und Kolleg*innen sehen in der Verführungsthese eine weitere Entlastungstheorie: »Freilich zollt die Rede vom unwiderstehlichen Nationalsozialismus, der jedes

5 Vgl. zur wahrscheinlich ersten Erwähnung einer solchen These: Anna Haag: »Denken ist heute überhaupt nicht mehr Mode«. Tagebuch 1940–1945 (= Hg. von Jennifer Holleis), Ditzingen: Reclam 2021.

6 1933 ca. 60 Millionen, 1939 mit Österreich 79 Millionen.

Volk verführt hätte und dieses eine tatsächlich in die Knie zwang, insgeheim Hochachtung […].«[7] Des Weiteren setzt eine Verführung mindestens eine anfängliche Zurückhaltung voraus. Ein nüchterner Blick auf das Wahlergebnis vom 5. März 1933 zeigt keine Zurückhaltung. Hitler erhielt 44 Prozent direkte Stimmen für die NSDAP. Mit seinem sicheren Koalitionspartner, dem KSWR (Kampfbund Schwarz Weiß Rot), waren es 52 Prozent und mit den sympathisierenden Stimmen vom rechts-konservativen Zentrum waren es fast 70 Prozent (die dann auch mit der NSDAP für das »Ermächtigungsgesetz« stimmten).[8] Sicher gegen Hitler stimmte eine zwar große, aber doch eindeutige Minderheit von zwölf Prozent indem sie die schon fast verbotene KPD wählten. Weniger entschieden anti-Hitlerisch stimmten auch die 18 Prozent der SPD-Wähler*innen, obwohl eine Integration in die arische Volksgemeinschaft bei weitem nicht so unwahrscheinlich war wie die SPD es seither gerne darstellt. Freilich werden das viele ihrer Wähler*innen nicht geahnt haben.[9] Damit waren aus dem Rückblick nur zwischen zwölf und 30 Prozent der Deutschen sicher gegen Hitler, etwas weniger als ein Drittel. Etwas mehr als die Hälfte war ohne Zweifel für ihn.

20 von 40 Millionen Wähler*innen bestätigten ihn als neuen Kanzler und von diesem Parlament erhielt er – selbst wenn die KPD ihre Parlamentssitze hätte einnehmen können – eine zwei Drittel Mehrheit für Terror und Diktatur in den Ermächtigungsgesetzen. Jedoch, es wäre ungerecht, allen Wähler*innen den politischen Weitblick zu unterstellen, den wir aus der bequemen Rückschau genießen. Viktor Klemperer kann hier wie im Kapitel elf unser Zeuge sein. Als Sohn einer jüdischen Familie und liberaler Intellektueller hatte er Grund, die Nazis zu verachten und sie zu fürchten. Dennoch: »Am Sonntag wählte ich den Demokraten, Eva Zentrum.«[10] Es war also nicht so, dass man den Verrat der bürgerlichen Parteien an der Demokratie kommen sah. Das bedenkend, war es nur die Hälfte der Deutschen, die Hitler und seinen Terror wirklich von ganzem Herzen wollte. Klemperer notierte am 21. Februar: »Politik überall und überall Rechtsterror.«

---

7 Carmen Dehnert/Lars Quadfassel/Sonja Witte: »Wenn Deutsche zu sehr lieben. Sexualität und Geschlechterverhältnis im postfaschistischen Deutschland«, in: initiative not a lovesong (Hg.), Subjekt (in) der Berliner Republik. Zu den subjektiven Bedingungen der objektiven Irrationalität, S. 23-58, hier S. 57.

8 Der KSWR hieß bis dahin Deutschnationale Volkspartei, DNVP, und war die Partei des Medien-Moguls Hugenberg.

9 SPD und KPD erhielten 20 und 17 % im November 1932, auch da schon eine Minderheit von 37 %. Alle anderen Parteien waren rhetorisch längst stramm national und anti-demokratisch. Das erfolglose Bündnis für eine breite Antifa-Front gegen Hitler, der ISK, traute damals schon der SPD ein Bündnis mit katholischem Zentrum und Georg Strassers »linkem« Flügel der NSDAP unter Führung des Militärs von Schleicher zu. Vgl. Werner Link: Die Geschichte des Internationalen Jugend-Bundes (IJB) und des Internationalen Sozialistischen Kampf-Bundes (ISK). ein Beitrag zur Geschichte der Arbeiterbewegung in den Weimarer Republik und im Dritten (= Marburger Abhandlungen zur politischen Wissenschaft 1), Marburg: Zugl.: Marburg, Univ., Diss., 1961 1961, S. 163. (Spätere Historiker gaben dem ISK Recht, ein solches Bündnis wurde im Dezember 1932 vorbereitet, scheiterte aber an der Absetzung Strassers durch Hitler innerhalb der NSDAP. Von Schleicher verlor den Machtkampf gegen Papen und Papen erhielt mit Hitler die Regierung am 30.1.1933.).

10 Viktor Klemperer, Tagebücher 1933 – 1945, Aufbauverlag 1999, S. 8.

Dennoch oder sogar deswegen gewann die NSDAP einen Stimmenzuwachs und die SPD und KPD verlor eine Million Stimmen – ein Rückgang auf 12 von zuvor 13 Millionen.[11] Eine Solidarität mit den Opfern der Nazis gab es nicht.

Brockhaus und Markopoulos liegen daher schon mit Blick auf die Märzwahl falsch. Die Hälfte musste nicht erst innerhalb der Diktatur verführt werden, sondern war es schon vorher. Das kann noch kein Beleg sein, dass jede*r Wähler*in damit den Holocaust gewollt hätte. Gleichwohl war vieles davon vorhanden: Mord und Terror gegen die gesamte Linke und alle Abweichler*innen vom extremen Nationalismus, Antisemitismus und extremer Militarismus, der nun einmal zur Vorbereitung des nächsten Kriegs gehört.[12]

Abb. 36–37: Aufruf der KPD zur »Einheitsfront gegen Hitler«, 1932; Autor (links): Carl Weinroter/Bundesarchiv, rechts: unbekannt.





John Heartfield, ISK und schließlich auch die KPD riefen zur »Einheitsfront gegen Hitler« auf. Die KPD gab spät, 1932, die These vom »Sozialfaschismus« auf, und rief zur Einheit gegen die NSDAP, sowohl auf Demonstrationen als auch mit Spruchbändern wie hier am Karl-Liebknecht-Haus in Berlin. Jedoch sie hatte keinen Erfolg. SPD, Gewerkschaft und deren »eiserner Front« (die drei Pfeile) verweigerten sich bis zum Untergang.

---

11 Das Verbot von SS und SA wurde schon im Sommer 1932 im Übergang der Weimarer Demokratie zu einer Militär-und-Polizei-Diktatur aufgehoben. Der rote Frontkämpferbund blieb jedoch seit 1931 verboten. »Der Terror der braunen Horden ist jetzt wieder legal und erreicht im Vorfeld der Reichstagswahlen am 31. Juli [1932] neue Dimensionen: 183 Tote und mehr als 2.000 Verletzte sind bis zum Wahltag zu beklagen.« Dazu kamen noch wesentlich mehr Morde und Folterkeller im Wahlkampf im Februar und März 1933. Dass die knappe Mehrheit für Hitler stimmte, ist deshalb als Zustimmung zu werten. Vgl. Reiner Zilkenat: Hindenburg beruft Franz von Papen am 1. Juni 1932 zum Reichskanzler. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/eine-diktatur-auf-nationaler-grundlage-fuhren-hindenburg-beruft-franz-von-papen-am-1-juni-1932-zum-reichskanzler/vom 26.07.2021.

12 Vgl. Hannes Heer: … kein Einbrecher in der Nacht. Hannes Heer über den Wunschkandidaten Hitler und das bleibend Unbegreifliche. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/kein-einbrecher-in-der-nacht/vom 29.07.2021.

Vielen Deutschen fällt heute zuerst ein, was die Rote Armee 1945 gegenüber den nicht-jüdischen, nicht-inhaftierten Deutschen angerichtet hat. Was ihnen dabei meist entgeht ist, was 18 Millionen deutsche Soldaten zuvor sechs Jahre lang im besetzten Europa angerichtet haben.

Der Historiker Horst Drescher fasste diese Haltung zusammen in dem ironischen Aphorismus: »Wir wissen fast alles über die Zeit von 1945 bis 1933, aber sehr wenig über die Zeit von 1933 bis 1945.«

In der kollektiven Erinnerung tritt die Zeit des willigen Mitmachens zurück hinter die Erinnerung an das eigene Leiden an der Ostfront, Bombenalarm, Flüchtlingstreck, Hungerjahre und erlittene Vergewaltigung.[13] Selbst in der sonst gar nicht apologetischen Gedenkstätte zur Zwangsarbeit in Berlin Oberschöneweide werden nur Soldaten der Roten Armee als »Vergewaltiger« geschmäht. Deutsche Nazis jedoch haben Zwangsarbeiterinnen »zum Sex gezwungen.« Noch heute ist es ein Tabu, einzugestehen, dass wahrscheinlich Millionen von deutschen Männern mit und ohne Uniform, Vergewaltiger waren (siehe Kapitel 9).

Wer sich mit der Sache der Nation und »Rasse« stark identifizierte, erinnerte sich, wie Klaus Mann spottete, nicht mehr, den ersten Stein geworfen zu haben. Susan Neiman schreibt, »von den Amerikanern an der Westfront entmannt worden zu sein war schon demütigend, aber anerkennen zu müssen, dass sie im Osten von den immer als Abschaum bezeichneten Slawen besiegt worden waren [die deutschen Männer], das war undenkbar.«[14] Die größte Konzession, zu der der allgemeine Diskurs heute bereit ist, ist die Rede von den Mitläufer*innen. Über die 52 Prozent die NSDAP-KSWR gewählt haben, und folglich Vorauslaufende waren, wird wenig gesprochen. Hannes Heer spricht deshalb vom »Verschwinden der Täter.«

Die neuere Entwicklung einer solchen Schuldabwehr ist eine Form des What-About'ism: »What about the Hitler-Stalin-Pakt« versucht, den Spieß umzudrehen, so als würden dahinter der exterminatorische Antislawismus und Antisemitismus verschwinden. Zudem war der deutsch-sowjetische Vertrag wesentlich weniger unrühmlich als das ihm vorausgehende Chamberlain-Hitler-Abkommen, besser bekannt als Apeacement. Auf den Verrat der Briten musste die Sowjetunion reagieren, die nicht hoffen konnte, durch ihre Insellage oder rassistische Wertschätzung durch die Nazis verschont zu bleiben.[15]

---

13 Dass ein Teil der Millionen deutscher Männer in Uniform Millionen von Frauen in Europa, entsprechend der sonstigen Grausamkeit der Deutschen und des geplanten Rassismus im »Generalplan Ost« wahrscheinlich eher in Ost- als in Westeuropa, vergewaltigt haben, war selbst für die Ausstellung »Verbrechen der Wehrmacht« noch zu skandalös, um es zu thematisieren. Vgl. Johannes Heer, Vom Verschwinden der Täter, Aufbau Verlag, Berlin 2004 und ders. Stets zu erschießen sind Frauen, die in der roten Armee dienen, Hamburger Edition, 1995.

14 Susan Neiman: Von den Deutschen lernen. Wie Gesellschaften mit dem Bösen in ihrer Geschichte umgehen können, München: Hanser Berlin 2020, S. 64f.

15 Zum Hitler-Stalin Pakt, genauer gesagt müsste er Ribbentrop-Molotov-Pakt heißen, ist anzumerken, was ihm vorausging: Die Apeacement-Politik Chamberlains, die Hitler schon ein Jahr zuvor im Münchner Abkommen 1938 das Sudetenland und damit die Tschechoslowakei geopfert hatte, das Stillhalten Frankreichs während des Bruchs des Versailler Vertrages, als noch Zeit gewesen wäre, das Rheinland zu besetzten; das Stillhalten Frankreichs und Großbritanniens als Hitler in Österreich einmarschierte. Das alles zusammengenommen gab der Sowjetunion jeden Grund an-

Brockhaus geht in ihrer Entlastung noch einen Schritt weiter mit der Übernahme der These, die Meisten hätten das Programm der NSDAP gar nicht gekannt, und jede*r sich ein Stück aus dem Angebot herausgesucht und den Rest liegen gelassen.[16] Als Zeugen zitiert sie den jüdischen Soziologen Sigmund Baumann, der es so ausdrückte: »Meine Vorstellung vom Holocaust war wie ein gerahmtes Bild an der Wand, das von seiner Umgebung sauber getrennt ist und mit dem Rest des Mobiliars nichts zu tun hat.«[17] Baumann folgt darin der Frankfurter Schule (deren Mitglieder nur im Exil überlebt hatten), dass der Genozid bereits in der europäischen Moderne angelegt und gerade kein »Unfall« gewesen sei.[18] Bevor jedoch Deutschland im Namen der Moderne freigesprochen wird, wäre zunächst zu fragen, wo die Wurzeln im deutschen Weg in diese Moderne lagen (siehe Kapitel 5). Viele Vorläufer des sich in Irrationalismus und Wahn steigernden Antisemitismus finden sich schon im 19. Jahrhundert. Hannes Heer, ein Historiker der ersten Ausstellung »Verbrechen der Wehrmacht«, schreibt, Napoleon sei überwiegend nicht als »Eroberer und Besatzer [...] sondern als bewaffneter Exporteur der Französischen Revolution« abgelehnt worden. Mit den Farben schwarz-rot-gold kämpfte man den deutschen Befreiungskrieg zweifellos gegen eine lästige Besatzungsarmee, aber zugleich auch gegen die rechtliche Gleichstellung der Juden*Jüdinnen und das umfassende »Modell einer aufklärerischen, an universellen Menschenrechten orientierten Zivilisation.« Als Gegenprogramm gewann die Ideologie einer »aus Blut und Rasse gespeiste[n] ›deutsche[n] Kultur‹ an Einfluss.«[19] Aus *diesem* Nährboden ent-

zunehmen, dass sie bei einem deutschen Überfall auf sie von den beiden Westmächten keine Hilfe zu erwarten habe. Ihr schmutziger Pakt mit ihrem erklärten Feind war der letzte Versuch, den Ball zurückzuspielen an die Westmächte und Zeit zu gewinnen. Alles traf ein wie befürchtet. Jedoch hat die Sowjetunion mit dem Pakt zwei Jahre Zeit gewonnen bis zum Überfall, und die Wehrmacht begann den Angriff von einer Linie wesentlich weiter im Westen, als sie es ohne die Annexion von Ostpolen gewesen wäre. Von dort aus hätte Moskau im Dezember 1941 sicherlich nicht standgehalten, die deutsche Barbarei hätte in einem Enthauptungsschlag siegen können. Dass Polen das anders sieht, ist keine Überraschung. Was heute weniger bekannt ist, ist die in Sympathie übergehende Nähe Großbritanniens für Hitler schon vor dem Apeacement. Der spätere Minister Lord Halifax besuchte Göring und andere Nazis 1936 und 1937 zur gemeinsamen Jagd. Winston Churchill schrieb 1937: »Man muss Hitlers System nicht mögen und kann dennoch seine patriotische Leistung bewundern. Wenn unser Land je besiegt würde, dann finden wir hoffentlich einen ebenso unbeugsamen Fürsprecher, der uns Mut macht und uns wieder einen Platz unter den Völkern verschafft.« zitiert nach ebd., S. 73.

16 Gudrun Brockhaus: Schauder und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot, München: Kunstmann 1997, S. 53-57.

17 Zygmunt Bauman: Intimations of postmodernity, London, New York: Routledge; Taylor & Francis Group 1992, S. 7.

18 Wie Forschungen zum Kolonialismus und Feminismus in letzter Zeit vermehrt feststellen, war die europäische Moderne seit dem 16. Jahrhundert durchweg genozidal, mit den Hexen- und Ketzerverfolgungen in Europa und den Massenmorden in den Amerikas und auch den anderen Kolonien. Vgl. bspw. Silvia B. Federici: Caliban and the Witch. Women, the Body and Primitive Accumulation, Brookly, NY: Autonomedia 2004. Federici, Sylvia, Kaliban und die Hexe, und Mike Davis: Late Victorian holocausts. El Niño famines and the making of the third world, London, New York: Verso 2001.

19 H. Heer: ... kein Einbrecher in der Nacht.

stand, was sich schließlich mit weiteren Importen aus dem französischen und britischen Rassismus zum monströsen Rassismus der Nazis steigerte.

Gemäß Todorovs Axiom steht es den Deutschen nicht zu, den Holocaust mit Verweis auf die Moderne oder die Verbrechen der anderen zu relativieren. Eine deutsche Debatte um die Verbrechen des Stalinismus ist unglaubwürdig, wenn sie der Entlastung der Deutschen dient. Und sie ist noch unglaubwürdiger, weil man sich plötzlich für das Leid der Sowjetmenschen so bekümmert zeigt. Die 27 Millionen von ihnen getöteten Menschen der Sowjetunion (davon 17 Millionen Zivilist*innen) sind den meisten bis heute herzlich gleichgültig.

Für den Terror Stalins sollten die Nachfahren seiner Opfer ihn verurteilen, nicht die Enkel*innen von Hitlers Soldaten. Jede Art von Gleichsetzung mit Hitler ist inakzeptabel, wie Günther Anders, ein Sohn Eichmanns, feststellte.[20] Sie geschieht natürlich unaufhaltsam trotzdem, aber sie hat einen Preis. Der heute unübersehbare Verfall der Vernunft in Europa resultiert aus dem nur halben Anerkennen der deutschen Verbrechen und der vielen Kollaborateure. Diese systematische Relativierung hat das Denken selbst beschädigt, wie Jaque Ranciere feststellt.[21] Es ist Aufgabe der Deutschen, die Singularität des Holocaust herauszustellen, statt ihn mit irgendetwas zu vergleichen.[22] Die erste Frage sollte sein: Was haben *meine* Großeltern und Urgroßeltern zwischen 1933 und 1945 getan?

Brockhausens These läuft darauf hinaus, dass sich die »Volksgemeinschaft« durch das Erlebnisangebot und nicht durch das offizielle rassistische Programm zum willigen Instrument einer Diktatur einer kleinen Minderheit habe machen lassen. Sie folgt damit der alten Entlastungsthese vom Hitlerismus, überspitzt in den Worten von Johannes Heer: »Hitler war's!«.[23] Sie unterstellt letztlich eine in ihrer launischen Art zutiefst unmoralische und opportunistische Bevölkerung. Davon stimmt ohne Zweifel einiges, aber wenn die Deutschen nicht vom Glauben an Nation, Führer und »Rasse« durchdrungen gewesen wären, und vielmehr nur opportunistisch, dann hätten sie Hitler im Winter 1941/42, als die Niederlagen begannen, die Gefolgschaft gekündigt. Im antiken Athen pflegte man unglückliche Feldherren zum Tode zu verurteilen.[24] (In gewisser

---

20 »Wahr ist zwar – und das war entsetzlich genug – ,daß Stalin zahllose Opfer jahrelang in Kauf genommen hat. Trotzem – und diesen Unterschied dürfen wir nicht unterschlagen – der Gedanke an eine fabrikmäßige Liquidierung von Menschenmassen, richtiger: an eine systematische Leichenherstellung, wie sie Hitler und ihr Vater durchgeführt haben, der ist ihm niemals gekommen.« Günther Anders: Wir Eichmannsöhne, München 1964, S. 89, in: S. Neiman: Von den Deutschen lernen, S. 128.

21 Jacques Rancière: Das Unvernehmen. Politik und Philosophie, Frankfurt a.M.: Suhrkamp 2002.

22 Todorov, in: S. Neiman: Von den Deutschen lernen, S. 44.

23 H. Heer: … kein Einbrecher in der Nacht.

24 Als Athen im Jahr 413 den Feldzug gegen Sizilien verlor, wurde der politische Befürworter Alkibiades ein weiteres Mal zum Tode verurteilt und verflucht und verstoßen, später wechselte er abermals die Seiten, siegte für Athen und wurde wieder zum Helden erhöht. Die Athener waren launisch, aber obwohl sie ihre Führer größtenteils wählten, waren sie nicht verlegen, ihnen später die alleinige Schuld zuzuschieben. Gleichwohl gab es ein gewisses Misstrauen gegen die eigene politische Naivität, dass sich im Gesetz gegen die Täuschung der Volksversammlung (Graphe Paranomon) zeigte. Dass die Deutschen diesen Opportunismus (wie die Ungarn oder Rumänen) nicht hatten, widerlegt die Opportunismus-These.

Weise geschah das im Attentat der Verschwörer vom 20. Juli 1944, aber erstens viel zu spät und zweitens nur von Seiten einer winzigen Minderheit, von denen viele selbst Nazis und Rassisten waren.)

Brockhaus widerspricht damit nicht nur dem amtlichen Wahlergebnis von 1933, sondern auch den Erkenntnissen der Gruppeninterviews von 1950/51.[25] Victor Klemperer und die Emigrant*innen waren keineswegs überrascht, dass das Wahlplakat der KPD von 1932 richtig lag: »Hitler heißt Krieg.« Ein Flugblatt der Briten versuchte sie später daran zu erinnern.

Abb. 38: Dieses Flugblatt warfen englische oder US-amerikanische Flugzeuge über Hamburg ab, 1943.



Die schiefe Nationwerdung[26]

Schütz meint, dass die Autobahn das Beste der Erlebnisangebote gewesen sei, das siegreich übrig blieb, während andere sich als Pleite erwiesen. Zum Beweis führt er die Autobahn Berlin-Schlesien an, die wie andere eine Thingstätte erschließen sollte, die es zum Zeitpunkt ihrer Eröffnung 1936 schon nicht mehr gab, weil die Thing-Bewegung ein großer Flopp war. Übrig blieb ein Gedicht für diese eine Trasse, das changiert zwischen Vater Unser und Todessehnsucht, jenem »Gebräu aus Horst Wessel Lied und neuem Testament«, mit der Ernst Bloch die Stimmung der Zeit beschrieb.[27]

> Sprechchor: »Weglose Wildnis, Moor und Wasser störten/Bande des Blutes, die zu EINEM Volke gehörten/Trotz Schmach und Verrat/Erstand der Führer!/Er baute den

25 Vgl. Friedrich Pollock: Gruppenexperiment. Ein Studienbericht, Frankfurt a.M.: Europ. Verl.-Anst 1955, S. 377f.

26 Der Abschnitt ist inspirierte von Jan Hartmanns Hausarbeit im Seminar im Sommer 2019 an der FU-Berlin.

27 Ernst Bloch: Erbschaft dieser Zeit, Frankfurt a.M.: Suhrkamp 1992.

Staat./Er bahnte den Deutschen/den Weg zu sich selber.«
Sprechchor: »DEUTSCHLAND!«
Singchor endet: »So bauen wir die Straßen, die Straße in das Reich, der deutsche Weg war schwer und weit, er führt bis in die Ewigkeit.«[28]

Warum genügte sich das »Tausendjährige Reich« nicht in der Herstellung seiner angeblich alle »Arier*innen« glücklich machenden Volksgemeinschaft? Warum genügten nicht die vielen öffentlichen Räume ohne Juden*Jüdinnen, warum genügte nicht die Grabesruhe nach Unterdrückung der Arbeiterbewegung und die Grabesruhe nach Inhaftierung und Ermordung der Kommunist*innen und Sozialist*innen? War nicht die Girl-Kultur endlich verboten? Waren nicht die von Hitler so gefürchteten großstädtischen Huren von den Straßen vertrieben?[29] Waren nicht »Kulturbolschewismus«, »Kulturmarxismus« und »Kulturfeminismus« und alle »entartete Kunst« endlich verschwunden und durch die »arische Kunst« ersetzt? In allen gesellschaftlichen Sphären hatten die Nazis ihren Willen bekommen. Und dennoch scheint nichts davon sie befriedigt zu haben. Von Glück kann schon gar nicht gesprochen werden. Eine seltsame Unruhe hat die Menschen im Dritten Reich geplagt, ein Unglücklichsein und eine Rastlosigkeit, die mit keinem Erfolg je zufrieden war. Der Nazi-feindliche Film »Inside Germany« von 1937 zeigt keine ausgelassenen Gesichter, selbst die Kinder und Jugendlichen sehen nervös aus.[30] Es musste immer noch etwas anderes sein, und das andere war im Frieden die Reichsautobahn, als ein Werk, das eben auch nie fertig werden durfte, als würde nach dem je nächsten Streckenabschnitt die Volksgemeinschaft endlich wahr werden. Ist die Ungläubigkeit, mit der heute auf die Forderung nach einem Baustopp reagiert wird, nicht immer noch das Zurückschrecken davor, das Scheitern des Glücksversprechens der Autobahn endlich einzugestehen? Solange sie immer noch gesteigert wird und immer noch ein Abschnitt fehlt, solange Autos immer noch etwas schneller fahren, solange die nächste Generation von Autos irgendwie besser sein soll (nun also elektrisch) muss das Scheitern noch nicht ganz einstanden werden.

Dieses Land hat sich keinen Code Civil gegeben, es hat keine Erklärung der Menschenrechte und keinen Traum vom guten Leben für alle hervorgebracht, es hat nicht

28 Schütz zitiert Thilo Scheller: Die Strasse in das Reich. Sprechchorspiel. Gesendet 1936 mit Musik von Dietrich Steinbecker, gedruckt publiziert, in: Die Straße 3 (1936), H. l, S. 24, in: Erhard Schütz: »Jene blaßgrauen Bänder«. Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des »Dritten Reiches«, in: Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur (IASL) 18 (1993 (ersch. 1994)), S. 76-120, hier S. 92f.
Einen anderen Zusammenhang von Autobahn und Thingspiel stellt der Artikel von Fritz Böhmer/Georg Petrich: »Die schlesische Feierstätte am Annaberg«, in: Die Straße 5. H. 11 (1938), S. 362f. Darin wird die verkehrsmäßige Erschließung der 1934 auf dem Annaberg in Bau genommene Feierstätte mit 9.000 Plätzen durch die »Annabergstrecke« Berlin-Oberschlesien angekündigt. Zu diesem Zeitpunkt war die Thingspielbewegung schon eingestellt worden. Vgl. a. Robert Meffert: »Reichsautobahn über den Annaberg«, in: Die Straße 5. H. 10 (1938)., S. 305-306.

29 Tatsächlich war Prostitution weiterhin zumindest in Berlin verbreitet und kann nicht sehr versteckt gewesen sein. Jean Genet finanzierte so seinen Berlin-Aufenthalt im Sommer 1937. Vgl. Julien Bryan: Innenansichten: Deutschland 1937/Inside Nazi Germany, US-amerikanischen Wochenschau »The March of Time« 1938.

30 Ebd.

die Idee gehabt, the pursuit of happyness zum höchsten Wert zu erheben und hat die Selbstbestimmung der Völker nicht erfunden.

Was ist das, dieses Deutschland? Lutz Hofmann vertritt die These der gescheiterten Nationwerdung: »Das deutsche Volk hatte sich nicht selbst als politische Einheit konstituiert. Das durch Bismarcks ›Revolution von oben‹ gegründete Deutsche Reich hatte sich lediglich der Vorstellung des ›deutschen Volkes‹ zu seiner Legitimation bedient. In dieser Vorstellung fehlten daher alle politischen Inhalte und Normen, auf die man sich bei der Bewältigung von Krisen hätte beziehen können.«[31] Die schwache nationale Identität konnte sich folglich nur durch die Abgrenzung zu etwas Anderem verstehen und das war neben dem besiegten »Erbfeind« Frankreich in zunehmendem Maße »der Jude« als freudianische Projektionsfläche für alles vermeintlich nicht-Deutsche. Es komme daher, so Hofmann, dass der deutsche Antisemit »über das Deutschsein gar nicht viel sagen (kann) außer der üblichen Phrasen und [er] kommt [daher] sofort auf den Juden zu sprechen.«[32]

Die Autobahn war ohne jeden Zweifel antisemitisch konnotiert als »schaffende Arbeit«, als nicht-jüdische Volksgemeinschaft, als (im NS-Verständnis) nicht-kapitalistisch und nicht-Klassengesellschaft, als nicht-feministisch und nicht-amerikanisch und trotz alledem, eben doch modern, aber auf Deutsch. In Anlehnung an einen AfD-Wahlkampf-Slogan ließe sich paraphrasieren: »Modern, aber normal.« Oder: »Modern, aber arisch und deutsch.«

Nicht nur die Moderne, auch der Sozialismus sollte an der Autobahn endlich Deutsch werden.[33] Auch das war kein Zufall, sondern stand in der Tradition der Verballhornung des Sozialismus durch die radikale Rechte, die sich schon in den 1920er Jahren halb lustig machte und es vielleicht aus Unverständnis halb ernst meinte, dass Sozialismus gleichbedeutend sei mit harter Arbeit für alle.[34]

Als die Inszenierung der »arischen« Arbeit an den Baustellen ihre Wirkung getan hatte, und die Arbeiter an der Front benötigt wurden, zwangen die Nazis die zuvor von dieser Arbeit ausgeschlossenen Juden*Jüdinnen ab 1939 zum Autobahnbau. Die Lebenslüge von der edlen »Arbeit die adelt« an der »schönen deutschen Straße« wurde nun den Juden*Jüdinnen überlassen. Aus der »Arbeit, die adelt« wurde die Sklavenarbeit, die erst erniedrigt und dann tötet. Auch hier wieder die eigenartige Verknüpfung der Autobahn mit den Juden*Jüdinnen – und nicht zuletzt findet sich der Straßenbau selbst im Wannseeprotokoll erwähnt, als sollte der Bau von Straßen abermals vom schrecklichen Mordhandwerk ablenken oder es irgendwie rechtfertigen (siehe Kapitel 9).

Wie viele historische Untersuchungen zeigen, war das wirkmächtigste Angebot der Antisemitismus, der nicht nur medial, sondern auch sehr praktisch allen

31 Lutz Hoffmann: Das deutsche Volk und seine Feinde. Die völkische Droge – Aktualität und Entstehungsgeschichte, Köln: PapyRossa-Verl. 1994.

32 Fabian Kettner: Volksgemeinschaft und Antisemitismus. Ein Vortrag in zwei Teilen. Rote Ruhr Uni 2000, https://www.rote-ruhr-uni.com/texte/kettner_volksgemeinschaft_und_antisemitismus.shtml vom 29.07.2021.

33 Vgl. die Radio-Rede zur Eröffnung der 2. Bauschlacht im März 1934.

34 Ein Slogan dafür war »Sozialismus ist Arbeit.«

Volksgenoss*innen zugänglich war. »In der Tat, im Handeln bewies sich der nationalsozialistische Antisemitismus, in der Praxis, nicht bloß in Sonntagsreden und glänzenden Parteibroschüren, wurde die Volksgemeinschaft hergestellt.«[35]

Futurismus – aber auf Deutsch

Von den vielen Gedichten, Liedern, Romanen, Feuilletons, Hymnen und Meditationen auf die Autobahn ist dieses besonders deutlich anti-rationalistisch und damit ganz in der Traditionslinie von Marinettis futuristischen Pamphleten, weshalb ich es hier in der ganzen Länge wiedergebe:

> Baue denn, deutsches Volk, deine neue Bahnen,
> So, daß der Rechner erschrickt,
> Aber die Jugend jubelt,
> So, daß der Geizige sich empört,
> Aber der Kühne sein Sinnbild sieht,
> So, daß Feiglinge schlaflos werden,
> Der Kleingeist füttert lieber zum Nutzen sich drei Ziegen
> Als zur Freude ein feuriges Roß.
> Dem Bettler, dem Dieb und dem Gelichter
> Genügen stets gewundene Pfade
> Der Stolze will klare Richtung und große Straße.
> Und wie ein König in keiner Kate haust,
> So braucht ein siegendes Volk erhabene Straßen
> Zu seinem Schicksalsmarsch.
> Daß dem Trägen wie Peitschen sie sind,
> Dem Großgesinnten aber wie eine Andacht!
> Wollt ihr das Glück ins Land, so baut in den Straßen
> Der Schönheit und Freude eine Heimat.
> Und wollt ihr die Macht,
> So führt auf herrischer Heerbahn
> Sie jubelnd ins Reich![36]

In der ersten Strophe wird das benennen von Kosten dem »Gelichter« und dem »Kleingeist« zugeschrieben. Brockhaus, die das Gedicht gefunden hat und ihm einige Seiten widmet, sieht darin eine Formulierung, hinter der jeder wusste, wer gemeint war: »der jüdische kleine Händler und Schacherer, der auf ›gewundenen Pfaden‹ sein Überleben zu sichern sucht; der Kommunist und kleinkarierte Rechner, der nur an die materielle Verbesserung seiner Lebenssituation denkt.«[37] Aber darin ist noch mehr enthalten, eine Ablehnung jedes Rechnens und vernünftigen Gedankens, eine Absage an Rationalismus

---

35 Michael Wildt: Volksgemeinschaft als Selbstermächtigung. Gewalt gegen Juden in der deutschen Provinz 1919 bis 1939, Hamburg: Hamburger Ed 2007. Zitiert nach Tina Hartmann: »Die Zeit als Scheibe. Der rechtspatriarchale Raum in der Literatur«, in: Arch+ 2019 (05), S. 30-37.

36 In: Die Straße, Nr. 18, 1937, in: G. Brockhaus: Schauder und Idylle, S. 82f.

37 Ebd., S. 84.

und Vernunft, und damit ist schon der Topos vorgegeben. Das Gedicht ist wie andere eine Fortführung von Marinettis Hymnen der Zerstörung (siehe Kapitel 3).

In der zweiten Strophe wird abermals der große Schicksalsmarsch beschworen, ähnlich dem weiter oben zitierten Gedicht klingt hierin eine Todessehnsucht verkleidet als Sehnsucht nach dem noch verborgenen Schicksal an.

In der dritten Strophe wird die Autobahn gar als Strafe für die Faulen hingestellt und so abermals als Einlösung des Versprechens, dass im Arbeitszwang alle gleich würden und als Vorwegnahme der Vernichtung durch Arbeit. Auch geht es nicht ohne das aufdringliche Motiv eines christlichen Gebets. Und der »Großgesinnte« wird scheinbar nicht als der gedacht, der die Bahnen auch bauen und bezahlen soll. Der Großgesinnte ist ganz der genießende. Bezahlende und sich eventuell vor der Arbeit drücken Wollende sind immer die anderen. Das Gedicht konstruiert drei Akteure: den Arier, der die Größe der Bahn als Andacht genießt, den Kommunisten oder Juden, der sie (tatsächlich) bauen musste, und den kleinlichen Rechner, dem sie zu teuer ist und der in die Nähe der beiden nicht-Volksdeutschen gerückt wird. Und dann wird aus Zwangsarbeit, Peitsche und Todessehnsucht gar eine »Heimat«. Und was für eine! Eine Heimat für »Schönheit und Freude« sollte es sein.

Brockhaus fasste das Gedicht so zusammen: »Vielleicht ist es mit der Überzeugung von der eigenen Königlichkeit, Größe, Sieghaftigkeit doch nicht so weit her? Das stolze Selbstgefühl trägt nicht und verlangt deshalb so unbedingt nach einem erhabenen Ausdruck.«[38] Hinzugefügt werden muss, dass es auch nach einer Projektion auf einen Sündenbock verlangte, nach Strafe und Erniedrigung der »Untermenschen« für das eigene »Übermenschentum«.

Das Gedicht bestätigt Sternhells Faschismustheorie, wonach dessen Kern in der Feindschaft gegen den wissenschaftlichen Rationalismus und die Idee von der Gleichwertigkeit der Menschen besteht. Im Gedicht findet sich beides und selten ist der deutsche NS so nah am italienischen Futurismus der 1910er Jahre wie in diesen Hymnen auf Auto und Autobahn.

Die Irrationalität lässt sich in abgeschwächter Form bis in die Gegenwart erkennen. Nicht nur wurden und werden Autobahnen ohne und oft gegen jede Berechnung ihrer Nützlichkeit gebaut. Noch keine einmal geplante Autobahn wurde endgültig nicht gebaut aufgrund ihrer mangelhaften Wirtschaftlichkeit. Diskussionen über einen Mangel an Auslastung mögen, so wie Umweltschutzargumente, den Bau durch Gerichtsverfahren höchstens verzögern. Noch *nie* wurde kritisch reflektiert, wie oft die Prognosen grob falsch lagen und daraus gar Schlüsse für die nächste Autobahn gezogen. Der deutsche Autobahnbau war (sogar in der DDR) und ist immun gegen jeden Rationalismus bezogen auf ihre Zwecke. Und natürlich wehrt man auch die Klimawissenschaft ab. Kein einziges Argument fiel selbst den Grünen in Hessen für ihre A 49 durch den Danneröder Wald ein – es müsse gebaut werden, weil eben gebaut werden muss, hieß es tautologisch.

Noch heute wollen Banken so wenig Autobahnen finanzieren wie in den 1930er Jahren. Da es nun einmal zum Zeitgeist gehört, Aufgaben vom Staat an Banken abzugeben, garantiert der Staat für die A 49 mit dauerhaften Gebühren. Wenn es jedoch nach dem

38 Ebd.

stummen Zwang des freien Marktes ginge, würde nicht nur die A 49 nicht gebaut, sondern hätte Deutschland längst Autobahnen mit Gebühren und der Netzausbau wäre beendet. Paradoxerweise ist »die Wirtschaft« das Hauptargument für den ungebremsten Bau und es obliegt der Industrie- und Handelskammer (IHK) darauf beharrlich hinzuweisen, freilich ohne für ihr Gerede jemals finanziell haften zu wollen. Haften soll die Allgemeinheit, und für die Klimafolgen die ganze Welt. Noch die absurdeste Lüge wird als natürlicher Sachzwang hingestellt.[39]

> »Das Autostrada-Unternehmen erwies sich als Fehlinvestition: Die als ›großartige italienische Innovation‹ propagierte Autobahn, die über einen längerem, aber voraussehbaren Zeitraum einen sehr positiven Einfluss auf die nationale Industrialisierung und die regionale Entwicklung bzw. auf die Arbeitsbeschaffung, auf den technischen Fortschritt sowie auf die Stärkung des Tourismus hätte haben sollen, stellte sich Anfang der 30er Jahre als finanzielles Desaster heraus.«[40]

Daraus folgte selbst in Mussolinis Italien ein Baustopp. In Deutschland war der Antirationalismus stark genug, um bis heute nicht dahin zu gelangen. Das wäre eine schmerzliche Erkenntnis für die Freundinnen und Freunde des Führers, dass »der kleinliche Rechner« leider doch Recht hatte.

Vergleich von Betriebsratswahl und Fahnenflucht

Um die Verführungsthese weiter zu testen, können wir uns einige Statistiken ansehen. Sie geben ungefähre Anhaltspunkte, wie viele wann wie stark widerständig handelten. Das sind zunächst die drei Wahlen, die es trotz Diktatur noch gab, zwei Betriebsratswahlen und die zum Anschluss des Saarlandes. Die Betriebsratswahl von 1933 wurde zwar gestört, gilt aber noch als aussagekräftig. Die Nazi-Gewerkschaft NSBO kam in dieser Wahl bei den Arbeiter*innen nur auf 12 %. Im April 1933 stimmten in den landesweiten Wahlen der Betriebsräte 88 % der Arbeiter*innen gegen die gelbe Nazi-Gewerkschaft NSBO.[41] Für die freien Gewerkschaften stimmten 73 %, christliche 8 %, Hirsch-Dunkersch 1 %,[42] RGO 5 %,[43] Syndikalisten 0,0003 %, sonstige 1 %, nicht-Organisierte 1 %, NSBO 12 %.[44] (Die kommunistischen Gewerkschaften durften nicht antreten.) 1935

---

39 Halle rühmt sich eines vollständig mit Fördermitteln erbauten Binnenhafens an der Saale, an dem bis zu seiner Schließung kein Frachtschiff anlegte, dass nicht zur Hafengesellschaft selbst gehörte. Natürlich war auch hier »die Wirtschaft« unabweisbarer Grund zum Bau.

40 Daniela Zenone: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung (= Schriftenreihe: Forschungsschwerpunkt Technik – Arbeit – Umwelt, Abteilung Organisation und Technikgenese gGmbH, 02–115), Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH 2002, S. 43.

41 NSBO = Nationalsozialitsiche Betriebszellenorganisation, Pseudobetriebsrat der Nazis.

42 Liberale Gewerkschaft.

43 RGO = revolutionäre Gewerkschaftsopposition, stand der KPD nahe, verstand sich als antifaschistisch und war praktisch im Untergrund und Widerstand gegen den NS aktiv.

44 Quelle für alle Zahlen ist Gewerkschafts-Zeitung vom 29.04.1933: »Neuwahl der Betriebsräte 1933«, https://www.verdi.de/++file++5770af6b6f684446637b41c9/download/330429.png vom 29.07.2021.

stimmte unter sehr realer KZ-Drohung und bei einigen Wahlfälschungen in den letzten Betriebsratswahlen immerhin noch ein Viertel gegen die Nazi-Betriebsräte.

Außerhalb der Arbeiter*innenschaft gab es eine Abstimmung, die ein Licht auf die Mehrheitsverhältnisse warf. Ohne Wahlfälschung konnten die Saarländer*innen im Januar 1935 über den Beitritt zu Hitlerdeutschland oder den Verbleib bei Frankreich abstimmen. 9 % stimmten für Frankreich und 91 % für Hitler und den Beitritt. Die Fotos der jubelnden Massen wirken noch heute niederschmetternd.

Nach 1935 gab es keine aussagekräftigen Wahlen mehr. In Berlin bot sich jedoch, schon im Krieg, eine letzte Möglichkeit, gegen Hitler zu demonstrieren. Im Trauerzug um den gestorbenen Sozialdemokraten Franz Künstler, am 10. September 1942 nahmen zwischen 1000 und 3000 Berliner*innen teil, 0,006 % der Einwohner*innen.[45]

Mit den Füßen stimmten nur eine extrem kleine Zahl von Männern in Soldatenuniform ab und ging freiwillig in alliierte Gefangenschaft, ungefähr einer von 500.[46] Mindestens 30.000 Deserteure wurden überwiegend zum Tode verurteilt. Das waren bei 18 Millionen Soldaten 0,16 %. Die meisten entschieden sich im letzten Kriegsjahr im Süden oder Westen. Wie viele es schafften und nicht verurteilt wurden, ist kaum seriös zu schätzen. Sicher ist, dass es nie eine massenhafte Kapitulation wie in der französischen Armee 1940 oder der drei Millionen Rotarmist*innen 1941 gab. Die Desertionen in den letzten Kriegstagen können überwiegend dem Opportunismus angerechnet wer-

45 Siehe: Wikipedia (Hg.): Franz Künstler (Politiker) 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Franz_Künstler_(Politiker)&oldid=211194414 vom 29.07.2021.
Franz Künstler rief am 29. Januar 1933 als Mitglied des Bezirksvorstandes der SPD der Demonstration von Arbeiter*innen im Berliner Lustgarten, die für ihn später folgenreichen, von der SPD jedoch unerhörten, Worte zu: »Arbeiter, seid einig, dann werdet ihr die reaktionären Gewalten von heute ebenso im Sturm hinwegfegen wie im November 1918. Und dann wollen wir die Unterlassungssünden, die wir damals begingen, wiedergutmachen.«
Heinz Niemann: Die ignorierten Mahnrufe. Die Uneinigkeit der Linken erleichterte den Nazis die Niederschlagung ihrer Gegner. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/die-ignorierten-mahnrufe/vom 26.07.2021.
Die Friedrich Ebert Stiftung ehrt Franz Künstler heute als Antimilitaristen und Antifaschisten. Sie erinnert sich jedoch nicht an seine Rede im Lustgarten, ihre politische Biographie endet schon 1932. Friedrich-Ebert-Stiftung: Bibliothek der Friedrich-Ebert-Stiftung: Kampf dem Hakenkreuz. Franz Künstler: Die Toten mahnen. Nie wieder Krieg. Berlin, 1931. – 16 S. 2008, http://library.fes.de/library/html/galerie/fesgalerie-kampf-brosch7.html vom 29.07.2021.

46 22.750 Deserteure wurden offiziell hingerichtet. Wie viele erfolgreich waren ist nicht bekannt. Vgl. Ulrich Bröckling, Michael Sikora (Hg.): Armeen und ihre Deserteure: vernachlässigte Kapital einer Militärgeschichte der Neuzeit, Vandenhoeck & Ruprecht, 1998, S. 223, in: Wikipedia (Hg.): Ludwig Baumann (Wehrmachtsdeserteur) 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Ludwig_Baumann_(Wehrmachtsdeserteur)#cite_note-2 vom 29.07.2021.

den und haben nicht unbedingt mit einer Ablehnung Hitlers zu tun.[47] Wer aus Abscheu vor dem Holocaust aufhören wollte, hatte dafür fünf oder sechs Jahre Zeit.

Größere Zahlen finden wir bei den Städten. Sie kapitulierten am Kriegsende, um die weitere Zerstörung zu vermeiden, wenn diese nur noch Tage oder Stunden entfernt drohte.[48] Dokumentiert sind drei offene Aufstände: in Prenzberg bei München, durch die Edelweißpiraten in Köln und durch die »Aktion Rheinland« in Düsseldorf.[49] In Berlin haben kommunistische Widerstandsgruppen dafür gesorgt, dass Straßen oder kleine Viertel kapitulierten und der Zerstörung entgingen. In Halle an der Saale haben bis dahin Hitler-Treue die Stadt übergeben, um sich die Bombardierung zu ersparen. Dazu kommen die quantitativ sehr kleinen Widerstandsgruppen, von denen fast alle Mitglieder, oft durch Hilfe von denunziatorischen Nachbar*innen, gefasst und hingerichtet wurden. Neben den Bekannten wie die Weiße Rose und die Rote Kapelle gab es eine große Zahl weiterer, die heute meist vergessen sind.

Gegen die vielen Massaker an Gefangenen und Zwangsarbeiter*innen, die oft in voller Öffentlichkeit, dezentral im ländlichen Raum am Kriegsende im ganzen Land stattfanden, regte sich, soweit bekannt, kein Widerstand.[50] Natürlich gab es Aufrichtige, wie Georg Elsner, Fritz Schmenkel, Sophie Scholz, Richard Sorge und viele unbekannte Held*innen.[51] Aber wie wenige waren das von 79 Millionen!

---

47 Vgl. Sönke Neitzel, interviewt von Helmut Monkenbusch: NDR: »Deserteure: »Lenz war seiner Zeit um Jahrzehnte voraus«, in: NDR vom 16.03.2021, https://www.ndr.de/geschichte/chronologie/kriegsende/Lenz-Der-Ueberlaeufer-Wie-wir-heute-auf-Deserteure-blicken,deserteure102.html vom 31.07.2021. Im letzten Kriegsmonat Mai wiederholte sich in Miniaturversion der Kieler Matrosenaufstand vom November 1918. Einige dutzend Matrosen meuterten auch 1945 und übernahmen das Kommando über ihre Schiffe. Die meisten wurden jedoch gestellt und noch kurz vor Kriegsende oder sogar danach hingerichtet. Vgl. Sander, Ulrich, Mord an Matrosen: letzte Amtshandlung von deutschen Marineoffizieren nach der Kapitulation. In: antifa-Magazin der VVN-Bda für antifaschistische Politik und Kultur, Mai/Juni 2022, S. 23.

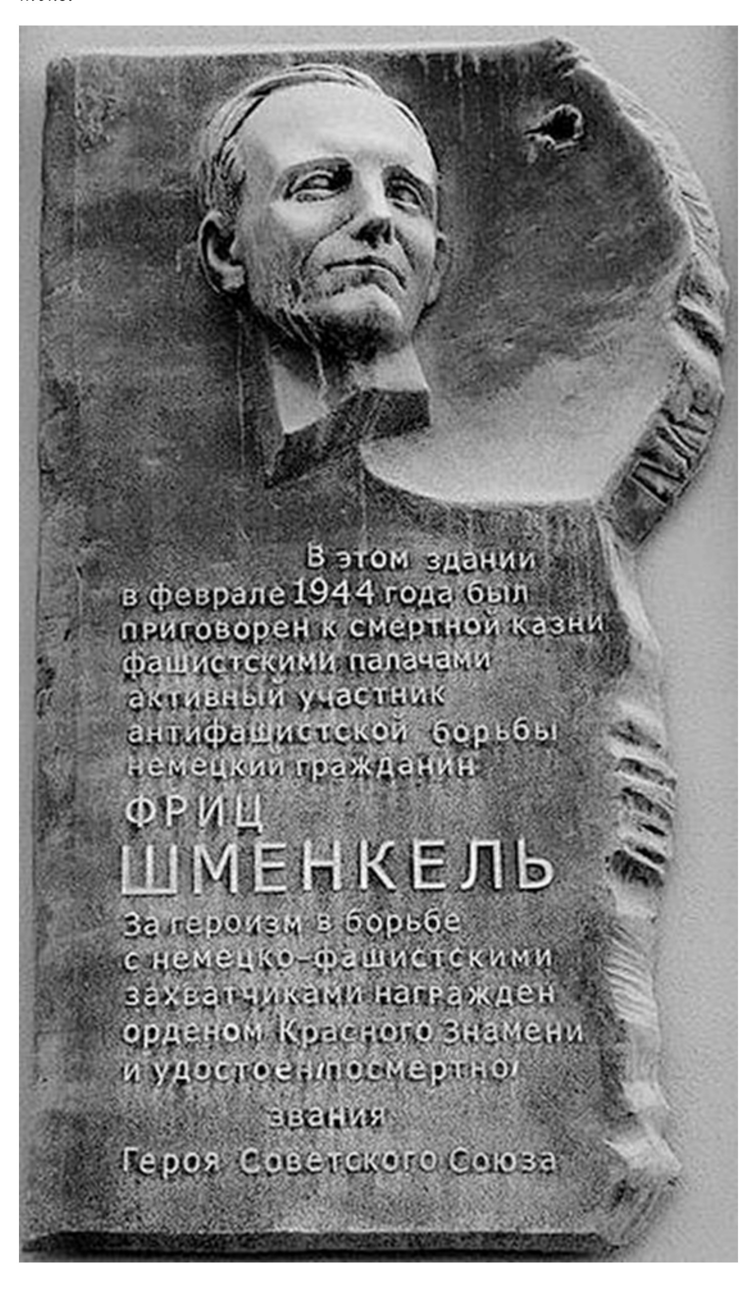
48 Eine große Zahl an Städten kapitulierte förmlich und ohne Kampfhandlungen, viel mehr kapitulierten informell, weil niemand mehr kämpfen konnte oder wollte oder die förmliche Kapitulation gescheut wurde aus begründeter Angst vor Racheakten durch SS und andere verbohrte Nazis und Nachfolge-Organisationen wie der »Wehrwolf«. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes: Das Jahr 1945. Befreiung Städte, https://dasjahr1945.de/category/befreiung-staedte/vom 29.07.2021.

49 Wikipedia (Hg.): German resistance to Nazism 2021, https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=German_resistance_to_Nazism&oldid=1034147330 vom 29.07.2021.

50 Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes: Das Jahr 1945. Kriegsendverbrechen, https://dasjahr1945.de/category/kriegsendverbrechen/vom 29.07.2021.

51 Sorge war Agent des sowjetischen Geheimdienstes. Vgl. Julius Mader: Dr. Sorge funkt aus Tokyo. Ein Dokumentarbericht über Kundschafter des Friedens mit ausgewählten Artikeln von Richard Sorge, Berlin: Dt. Militärverl. 1976.

Abb. 39: Gedenktafel zur Ehrung von Fritz Schmenkel in Minsk, er desertierte 1941 aus der Wehrmacht und wechselte die Seiten, zur Roten Armee. Posthum wurde er ausgezeichnet als »Held der Sowjetunion«; Foto: Wikimedia Commons.



Die Integration der Roten Arbeiter

Wenn ein Teil der Deutschen verführt wurde, dann waren es die 12 Millionen, die am 5. März 1933 SPD- und KPD gewählt hatten. Dass es gelang, die Mehrheit von ihnen in die Passivität zu drängen oder sogar zum Mitmachen zu bewegen, zeigte sich im Ausbleiben offener Aufstände und Massendesertion selbst am Kriegsende. Italien war der beste Beweis, dass ein Land mit faschistischer Diktatur dennoch nicht alle Herzen der Arbeiter*innenschaft gewonnen haben muss.[52]

Ein Argument, dass die Verführungsthese oft ergänzt, ist das von Terror und Überwachung, die gar keine Freiräume mehr ließen. Laut den NS-Statistiken, die allerdings nicht sehr genau sind, waren im Frühjahr und Sommer 1933 ca. 24.000 Oppositionelle in den Gefängnissen und Lagern inhaftiert.[53] Laut Braunbuch waren es wesentlich mehr, 60.000 bis 70.000.[54] Nach Stand der Forschung sind 150.000 Kommunist*innen im NS inhaftiert und davon 20.000 ermordet worden.[55] Bis Kriegsende kamen weitere 292.000 Inhaftierte deutscher Nationalität hinzu.[56] Das ergibt 0,3 bis 0,4 Millionen Gefangene. Bei rund 79 Millionen Staatsbürger*innen (in den späteren Staatsgrenzen) waren das 0,4 Prozent bis 0,5 Prozent der Bevölkerung. Gemessen nur an den erwachsenen Wahlberechtigten war es ungefähr ein Prozent.[57]Circa 77.000 davon, ungefähr jeder vierte, starb an den Haftbedingungen oder wurde ermordet.[58] Es mag sein, dass

52 Selbst nach zwei Jahrzehnten Diktatur reichte die Kraft für eine Partisanenbewegung, die Teile Norditaliens vor dem Eintreffen der Alliierten befreite. Die Überzeugung in der Mehrheit war selbst in guten Zeiten so gering, dass Mussolinis technologisch weit überlegene Armee ohne die deutsche Hilfe weder Albanien noch Griechenland erobern konnte.

53 Eigene Addition der jeweils niedrigeren Schätzung aller Lager und Gefängnisse 1933, nach den Zahlen von Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes: KZ-System 1933, https://dasjahr1933.de/kz-system-1933/vom 29.07.2021.

54 Mit dem Placit der Reichswehr und dem staatlichen Gewaltmonopol konnten die Nazis schon ab Februar ihre schwarzen Listen abarbeiten. Circa 35.000 bis 40.000 wurden bereits in den ersten Konzentrationslagern interniert. Vgl. KPD im Exil (Hg.): Braunbuch über Reichstagsbrand und Hitler-Terror, Paris 1933, und Ulrich Schneider: Braunbuch Reichstagsband. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes 2021, https://dasjahr1933.de/braunbuch-reichstagsband/vom 29.07.2021.

55 Weber, Hermann, Kommunistischer Widerstand gegen die Hitlerdiktatur: 1933–1945, Gedenkstätte deutscher Widerstand, Berlin 1990, S. 3.

56 Ebd., das sind die Zahlen der Lager, in absteigender Größenordnung: Dachau bei München, Columbia-Haus in Berlin Neukölln, Emsland, Sachsenburg. Nicht mitgezählt sind die Inhaftierten im Lager Buchenwald bei Weimar, da diese überwiegend aus Österreicher*innen, nicht-Deutschen, sowie deutschen Juden und Jüdinnen bestanden. Letztere waren bereits Opfer des beginnenden Holocaust, erstere des auf Europa ausgedehnten anti-kommunistischen und antisemitischen Terrors. Zwar waren prominente deutsche Kommunisten wie Ernst Thälmann inhaftiert, jedoch war deren Zahl soweit bekannt im niedrigen vierstelligen Bereich, sodass sie an der Gesamtzahl von 292.000 wenig ändert.

57 0,33/39,6 Millionen Wahlberechtigte von 1933 = 0,008776596 % (Die Rechnung ist ungenau und kommt zu einer zu hohen Prozentangabe, weil die Zahl der Wahlberechtigten mit jeder Annexion stieg.) Da in den zwölf Jahren ein Großteil der Minderjährigen das 18. Lebensjahr erreichte, ist die Gesamtbevölkerung als Maßstab jedoch angemessen. Daraus folgt, dass etwas mehr als einer von 200 Erwachsenen einmal inhaftiert wurde. In den Zentren des Widerstands wie Berlin und Sachsen werden es freilich mehr gewesen sein.

58 Wikipedia: German resistance to Nazism.

die Zahl der sehr kurz Inhaftierten nicht in die Statistik einging und es somit mehr waren als wir daraus schätzen können. Gleichwohl, wie viele Leser*innen dieses Buchs haben jemals die Großvatergeschichte von der KZ-Internierung gehört, statt die übliche von den Abenteuern an der Ost- oder Westfront?

Die Nazis haben ihr Ziel erreicht und einen ausreichend großen Teil der Roten Arbeiter*innen für ihr arisches Deutschland korrumpiert. Die Kommunist*innen sind gescheitert mit dem Versuch, deren Klassenbewusstsein ausreichend zu heben – von den Sozialdemokrat*innen oder Konservativen ganz zu schweigen. Hitler sah voraus, dass nur die Arbeiterschaft ihm im Weg stünde und gewonnen werden muss. Wie üblich in antisemitischem Denken verhaftet schrieb er in »mein Kampf«:

»Der schwerste Grund […] liegt nicht in seiner standesmäßigen Interessenvertretung, sondern in seiner internationalen volks- und vaterlandsfeindlichen Führung und Einstellung. Die gleichen Gewerkschaften, fanatisch national in politischen und völkischen Belangen geleitet, würden Millionen Arbeiter zu wertvollsten Gliedern ihres Volkstums machen […].[59] Tatsächlich zertrümmert der Jude mittels der Gewerkschaft, die ein Segen für die Nation sein könnte, die Grundlage der nationalen Wirtschaft.«[60]

Kurz nach der Katastrophe von 1933 schrieb Martin Anderson Nexö mit Klarheit und Härte aus dem Exil:

> »Die breiten Schichten besassen im Großen und Ganzen nicht die Fähigkeit, sich von dem Herrengeist und dem daraus entspringenden Sklavengeist zu befreien. Selbst in der deutschen Arbeiterbewegung – der ›grössten auf der Welt‹ und lange Zeit der massgebenden – war mehr Korpsgeist als menschliche Selbstbehauptung. Es war der Sozialdemokratie nicht gelungen, den Proletarier zum Selbstbewusstsein zu wecken. […] Die deutsche Sozialdemokratie war voll kapitalistischen Unkrauts: Imperialismus, Antisemitismus, Individualismus und Bürokratismus; in der Masse wirkte es sich aus als viel Dressur und wenig selbstständige Denkfähigkeit, als Schlaffheit, zum Teil Feigheit, auf alle Fälle Mangel an Elan.«[61]

---

59 Adolf Hitler: Mein Kampf, S. 360, in: Christian Hartmann/Thomas Vordermayer/Othmar Plöckinger et al. (Hg.): Hitler, Mein Kampf. Eine kritische Edition (= Band 1), München, Berlin: Institut für Zeitgeschichte 2016, S. 883.

60 A. Hitler, S. 342, in: C. Hartmann et al., S. 843.

61 Nexö, in: KPD im Exil (Hg.): Braunbuch über Reichstagsbrand und Hitler-Terror, S. 356f.

*Abb. 40: Saarländerinnen bejubeln den eben beschlossenen Wechsel von Frankreich zu Nazi-Deutschland im Januar 1935. Antifaschist*innen und eine einmalige Einheitsfront aus den Resten von SPD und KPD hatten aufgerufen, für Frankreich zu stimmen – ohne Erfolg; Autor unbekannt.*



Nexö betrachtet Sozialdemokrat*innen und Kommunist*innen als nicht weiter unterschieden. Die meisten Vertreter*innen beider Gruppen haben ihm schon darin wohl heftig widersprochen. Der Philosoph Georg Lukacs, der sich als Kommunist verstand, aber als intellektueller Außenseiter nur wenig Einfluss hatte, konnte von der Anpassung an die Nazis nicht so überrascht sein. 13 Jahre vorher kam er zu dem Schluss, dass der »rechte Flügel und das Zentrum der Arbeiterbewegung, die Sozialdemokratie«, einem Wachstum des Bewusstseins der Arbeiter*innen im Weg stand und sie und sich selbst immer weiter in Opportunismus, Phrasen-Dreschen und Komplizenschaft mit dem kapitalistischen Staat führen würde. Dies hätte nur vermieden werden können, durch einen »Prozess der Differenzierung im Proletariat« in der Art, dass ein »bewusster und fester Kern des revolutionären Proletariats (die kommunistische Partei) sich quantitativ und qualitativ entwickelt.« Diese Entwicklung hätte ihr Zentrum in der außerparlamentarischen Bewegung, in Arbeiter*innenräten, haben müssen. Das Gegenteil davon sei die Arbeit im Parlament und die Beschränkung der Aktivität auf Wahlen. »Denn die Abgabe der Stimme ist nicht nur keine Tat, sondern was viel schlimmer ist: eine Scheintat, die Illusion einer Tat; sie wirkt deshalb nicht bewußtseinsfördernd, sondern im Gegenteil das Bewußtsein trübend. Es entsteht ein scheinbar großes Heer, das im Augenblick, wo ein ernstes Standhalten notwendig wird, völlig versagt. (Deutsche Sozialdemokratie im August 1914)«[62]

62 Georg Lukács: Zur Frage des Parlamentarismus, in: Georg Lukács Werke. Frühschriften II (= Band 2), Darmstadt: Luchterhand 1977.

Abb. 41: Autobahnbauarbeiter im Saarland erbieten den Hitlergruß für die Filmkamera, wahrscheinlich 1936; Quelle: NS-Propagandafilm/ Bundesarchiv.



Abb. 42: Das berühmte Foto des Mannes mit verschränkten Armen in einer Masse von Hitler-Grüßen zeigt wahrscheinlich den Arbeiter August Landmesser 1936 in Hamburg; Quelle: gemeinfrei, Wikimedia/ Wikipedia: August Landmesser.



Der »autoritäre Charakter«, den die Frankfurter Schule später attestierte, war Lukacs und Clara Zetkin schon viel früher aufgefallen. Gleichwohl war Lukacs selbst an der ungarischen Revolution beteiligt, optimistischer, dass sich daran etwas ändern ließe. Zwischen 1914 und 1933 geschah jedoch nichts dergleichen in Deutschland. Die Räte gingen im Kugelhagel der Freikorps und »Hakenkreuzler« 1919 unter, wurden im Kapp-putsch 1920 und den Aufständen danach noch weiter geschwächt. Die Frage bleibt bis heute eine Aporie, wann und wie die Deutschen sich vom Autoritarismus hätten befreien können, gleich dem Baron von Münchhausen, der sich selbst am Kragen aus dem Sumpf zieht.

Man kann den Fehler im kollektiven Charakter der Deutschen suchen, wie es die Frankfurter Schule und ihre Nachfolger*innen tun. Ich halte das für ungerecht gegen-

über den neun Prozent der Saarländer*innen, die Nein gestimmt haben und gegenüber der Minderheit der Antifaschist*innen, die es trotz allem gab.

Wenn wir unterscheiden wollen zwischen einem Teenager in den 1930er Jahren und einem erwachsenen Menschen mit politischer Bildung, dann ist offensichtlich, dass der letztere größere Verantwortung hatte und damit auch größere Schuld auf sich geladen hat. In einem solchen differenzierten Bild von Schuld und Verantwortung trägt die größte Schuld am Desaster von 1933 und dem Ersten Weltkrieg der Kreis, der heute konservative Mitte heißt. Im linken Spektrum trägt eindeutig die Führung der SPD die größte Schuld. Tucholsky, der unermüdliche Ankläger, hätte wohl keinen Pfifferling auf deren Standhalten gewettet. Hier eines seiner vielen Schmäh-Gedichte, von 1928, vielleicht in Anspielung auf den Panzerkreuzer-A.[63]

Arme Partei! Dafür hat Bebel gestritten,
dafür haben Tausende für dich gelitten –
für die da –?
Für solche Klassensoldaten?
Sie haben
Verraten. Verraten. Verraten.

Bertholt Brecht, der nie von der SPD enttäuscht war, weil er nie etwas von ihr erwartete, bat uns, die Nachgeborenen: »Gedenkt, wenn ihr von unseren Schwächen sprecht, auch der finsteren Zeit, der ihr Entronnen seid. […] Wir, die wir den Boden bereiten wollten für Freundlichkeit, konnten selber nicht freundlich sein. Ihr aber wenn es soweit sein wird, dass der Mensch dem Menschen ein Helfer ist, gedenkt unser mit Nachsicht.«[64]

Um also die Frage zu beantworten, ob »die Deutschen« verführt worden sind: Nein, 52 Prozent waren schon Nazis. Nur 48 Prozent konnten überhaupt verführt werden, und wahrscheinlich mussten nur die SPD und KPD Wähler*innen und wenige bürgerliche wirklich verführt werden.

Die interessante Frage ist daher nicht ob, sondern nur *wie* die Roten Arbeiter*innen verführt wurden. Die Frage kann nicht sinnvoll beantwortet werden, ohne den Terror zu berücksichtigen. Für echte Feinde und Feindinnen Hitlers waren KZ und Folter eine ständige Drohung. Sie wussten, welche Nachbarn verschwunden waren (Es waren nicht nur aber sehr überwiegend Männer). Der Widerstand war im Wesentlichen ein kommunistischer und proletarischer, auch wenn die Erinnerungskultur heute das genaue Gegenteil abbildet.[65, 66] Es waren die KPD-Wähler*innen, die wahrscheinlich am längsten verführt und durch Terror gefügig gemacht werden mussten.

---

63 Sozialdemokratische Ehrentafel 1928, in: Ute Maack/Andrea Spingler (Hg.): Kurt Tucholsky. Sämtliche Gedichte in einem Band, Frankfurt a.M.: Insel-Verl. 2006, S. 730.

64 Bert Brecht: An die Nachgeborenen. Tonbandaufnahme von 1939, veröffentlicht in diversen Sammelbänden.

65 Der Kommentar im Film »Inside Nazi Germany« erwähnt fünf Millionen Arbeiter, die gegen Hitler gewesen wären, und qualifiziert damit für 1937 nur die alten KPD-Wähler*innen als echte Antifaschist*innen.

66 Hans Coppi/Stefan Heinz (Hg.): Der vergessene Widerstand der Arbeiter. Gewerkschafter, Kommunisten, Sozialdemokraten, Trotzkisten, Anarchisten und Zwangsarbeiter. Karl Dietz Verlag, Berlin 2012.

Es ist ungerecht, wenn die restlichen Deutschen der KPD-Führung und ihren fünf Millionen das Mitmachen vorwerfen, weil größtenteils sie es waren, die überhaupt einige Jahre stand hielten. Es wäre ferner ungerecht, wöllten Konservative oder Rechte der SPD und ihren sieben Millionen das Umfallen vorwerfen. Immerhin fielen sie um und lagen nicht schon flach mit den Nazis im Bett. Die Verführung, die ohne Terror auskam, war die der konservativen Mitte der untergehenden Weimarer Republik.

Die alte und neue Bundesrepublik erinnert sich an all das nicht gerne. Sie kann es immer noch nicht. Bis heute verleugnet sie den tatkräftigen und teils sogar militärisch relevanten Widerstand wie den der Roten Kapelle, eines Fritz Schmenkel oder Richard Sorge. Sie lobt dafür umso mehr den sehr kleinen nicht-kommunistischen Widerstand.

Staatlich verwaltete Männlichkeit

Noch im Innern der neuen technologischen Prothesen will der Futurismus kriegerisches Mannestum wiederauferstehen lassen. *Paul Virilio*[1]

Spekulatives Denken im materialistischen Sinn ist die Möglichkeit, dem Wahnsinn des bürgerlichen Subjekts auf die Spur zu kommen, den die positivistische Wissenschaft immer nur rationalisieren kann. Sein notwendiger Referenzpunkt ist das Resultat dieses Wahnsinns: Auschwitz. *Gerhard Scheit*[2]

Der Faschismus war sowohl in Italien als auch in Deutschland ein Projekt zur Veränderung der Geschlechterverhältnisse.[3] Wie wir im dritten Kapitel gesehen haben, beklagten bereits die frühen Futuristen eine Krise der Männlichkeit. Ihre Antwort hieß nietzscheanische Irrationalität, Antihumanismus und Verrohung. Ihre Wünsche gingen mit dem ersten Weltkrieg in Erfüllung, den sie bis zum Ende guthießen. Dessen maschinelle, kriegerische männliche Gewalt wurde zur Erfahrung einer ganzen Generation europäischer Männer. Für den italienischen Futurismus bedeuteten Krieg und Sieg einen großen Aufschwung, und zusammen mit den Faschisten wurden sie von Außenseitern und Bohemiens zu den Herrschern im neuen Staat.

Nicht so in Deutschland. Die Niederlage verschlimmerte eher noch die empfundene Krise der Männlichkeit, da man, wie konservative und Nationalisten meinten, schmählich und zu Unrecht verloren hatte. Um die einfache Einsicht, dass man sich überschätzt

1 Paul Virilio: Vitese et politique, (deutsch: fahr fahrn fahrn…), Paris 1977, Merve Berlin 1978, in der Deutschen Ausgabe S. 16.

2 Gerhard Scheit: Die Meister der Krise. Über den Zusammenhang von Vernichtung und Volkswohlstand, ça ira Verlag Freiburg 2001, S. 21.

3 Vgl. Mosse.

hatte und somit die Schuld in der eigenen Überheblichkeit zu suchen hatte, abzuwenden, musste bekanntlich die Dolchstoßlegende erfunden werden. Die Roten sollten es gewesen sein, im Hinterland. Der deutsche Mann an der Front hätte nicht kapituliert.

Die empfundene Krise der Männlichkeit war tiefer als in Italien und der Faschismus später und verheerender. Der ihm von Emilio Gentile zugeschriebene Anspruch auf eine »anthropologische Revolution« zur Erschaffung eines neuen Menschentypus ist in Deutschland viel mehr als in Italien gelungen. Die kritische Theorie gibt als Leitmotiv dieser erfolgreichen »Faschisierung«, vor der Albert Einstein und viele andere schon früh warnten, den Antisemitismus an. George Mosse hat in »das Bild des Mannes« gezeigt, wie stark der Faschismus in beiden Ländern mit einem ins Extrem gesteigerten Maskulinismus verbunden war und dass dieser seinen Teil dazu beitrug, viele nicht faschistisch fühlende Männer zu gewinnen. Leider sind diese Forschungstraditionen bisher wenig verbunden. Die Autobahnforschung und Männerforschung hatten keinen Bezug zueinander. Wie wir sehen werden, lässt sich der Maskulinismus hervorragend mit der Reichsautobahn und diese aus ihm erklären.

Die Prämissen der Geschlechterforschung sind die Existenz einer Vielzahl möglicher Subjektivitäten, und dass diese in jeder Epoche vom Staat und seinen Institutionen geformt werden. Gleichwohl gab es laut George Mosse in den vergangenen zwei Jahrhunderten keine Epoche, in der Männlichkeit in so kurzer Zeit so radikal verändert wurde. Der Faschismus war der Höhepunkt einer langen Entwicklung eines anti-humanistischen Maskulinismus. In ihm sind Anti-Rationalismus, Antisemitismus, Rassismus und Nationalismus zu einem giftigen Amalgam verschmolzen.[4] Die Wissenschaft hat dies bisher wenig beachtet, da die meisten Historiker*innen sich auf jeweils einen dieser Aspekte beschränkt haben. Was jedoch den Zusammenbruch des deutschen und damit des europäischen Faschismus am stärksten überdauerte waren offensichtlich Millionen von ihnen geprägte Männer und Frauen. Je nach Lebensalter und Wohnort hatten sie ihre ganze Kindheit oder Jugend oder nur einen Abschnitt ihres Erwachsenen- oder Greisenalters in ihm verbracht. Da für die Generationenfolge die jeweils jüngste die ist, die als letzte ihre Sozialisation weitergibt, kommt der NS-Generation mit Geburtsdatum in den 1920er Jahren die größte Bedeutung zu. Die Sozialwissenschaft hat in beiden Deutschlands lange gehofft, dass jene zwölf Jahre keine dauerhaften Spuren hinterlassen hätten und Reste der faschistischen Sozialisation immer schwächer würde. Brecht und Eisler nannten ihre hoffnungsvolle Nationalhymne »Kinderhymne«, weil sie gerade in die Jüngsten die größten Erwartungen auf den Aufbau einer besseren Welt setzten. Doch Brechts Diktum vom Schoß, der noch fruchtbar ist sollte leider Recht behalten, wie die letzten Jahre auch der*dem größte*n Optimist*in bewiesen haben.

Die Gendertheorie weiß, dass Menschen ihre einmal angenommene geschlechtliche Subjektivität fast nie ablegen, selbst ein Staat oder eine politische Ideologie wird eher abgelegt. Wenn wir heute vor der Frage stehen, wo all der Neofaschismus nach einem Dreivierteljahrhundert – die Anfänge mitgezählt ist es schon ein ganzes Jahrhundert – herkommt, dann sollten wir besonders auf die Kontinuität im Maskulinismus achten.

---

4 Mosse, Das Bild des Mannes, S. 203.

Die Verbrechen der Europäer*innen sind eng mit einer bestimmten Form von Geschlechterverhältnissen verbunden. Manche Wissenschaftler*innen wie Sylvia Federici und Carolyn Merchant meinen, sie wäre überhaupt erst mit den Massakern in den Kolonien im 16. und 17. Jahrhundert entstanden. Eine leisere Tonart schlägt Robert-Raewyn Connell an, aber auch sie kommt zu dem Schluss, dass die Abgründe der europäischen Zivilisation untrennbar mit einer bestimmten Form von Männlichkeit verbunden sind. Gleichwohl attestiert sie ähnlich wie Susan Neiman den Deutschen, seit 1945 größere Fortschritte gemacht zu haben als andere Nationen.[5] Angesichts des Aufschwungs einer zunehmend offen auftretenden neofaschistischen Partei und ihrem demographischen Schwerpunkt bei den unter 35-jährigen besteht jedoch gar kein Grund, sich auf Erfolgen auszuruhen. Darüber hinaus droht der Russland-Ukraine-Krieg für eine Rückkehr des deutschen Militarismus ausgenutzt zu werden.

In den Kapiteln 14 und 15 werde ich auf die Gegenwart der faschistischen Männlichkeit und der Verbindung zum Automobilismus eingehen. In diesem Kapitel geht es darum, zu zeigen, wie es zu dieser Verbindung kam. Manche Studierende in meinen Seminaren an der FU-Berlin haben eingewandt, dass die Nazis das Auto nicht erfunden hätten, und die Autobahn von aller Welt nachgebaut wurde. Das stimmt, aber das Zusammentreffen der Ereignisse von Autobahn, Autobegeisterung und NS ist nun einmal nicht aus der Welt zu schaffen. Wer ausruft »aber es ist ungerecht dem Auto gegenüber!« wünscht sich eine andere Geschichte, die es nicht gibt. Und wie wir sehen werden, war die Verbindung durchaus nicht zufällig.

Und man muss leider, wie Harald Welzer schreibt, »davon ausgehen, daß Geschmackspräferenzen und ästhetische Vorlieben breiter Bevölkerungsschichten sich damals verfestigten. Dieser ästhetische Habitus wirkte weit in die Zeit nach 1945 hinein«.[6] Georg Seeßlen sieht einen ästhetischen Wirkungszeitraum mit vielen Brüchen und Metamorphosen bis in die Gegenwart.

Die Rolle des Autos und der Autobahn sind in den Sozialwissenschaften bisher zu wenig beachtet worden. Diese hat sich fast immer auf technische Aspekte, auch solche der Propaganda, beschränkt. Viele Sozialwissenschaftler*innen beließen es bei einem kleinen Kapitel und Fußnoten, so auch die grundlegenden Arbeiten von Wolfgang Sachs und Erhard Schütz und die weniger detaillierten von Kunze und Stommer.[7] Historiographische Studien wie von Karl Lärmer liefern eine Fülle von Fakten und teils auch unterdrückten Wahrheiten, wie das Ausmaß der Verstrickung der Industrie, aber sie scheitern doch an der Erklärung der Zusammenhänge. Auf die Bedeutung der Autobahn als medial inszeniertes Großprojekt hat Gudrun Brockhaus hingewiesen. Ich halte ihre These, wonach vereinfacht gesagt wird, dass die Autobahn die Deutschen zur nazistischen Volksgemeinschaft verführt hätte, für falsch. Die Richtung des Buches ist jedoch richtig, indem es auf die bisher unterschätzte Bedeutung von Autohelden und Arbeitshelden verweist.

---

5 Vgl. Neiman, Von den Deutschen lernen.

6 Welzer, Das Leben der Bilder, S. 88.

7 Vgl. Thomas Kunze/Rainer Stommer: Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Jonas Verlag 1982.

Die Propagandatheorie von Jonas Staal liefert eine weitere Erklärung für die Langzeitwirkung der Reichsautobahn: Jede Propaganda hat ihr Makroereignis, das über Massenmedien vermittelt wird, und ihr erfahrbares Mikroereignis im Alltag: so z.B. der Hitlergruß, der auf Fotos hundertfach gesehen und dann selbst praktiziert wird. In dieser Theorie ist der Zeitraum für die Entstehung des deutschen Automobilismus-Komplexes von 1933 bis ca. 1970 (BRD) und 1980 (DDR) mit 40 und 50 Jahren zu bemessen. So lange dauerte es, bis der von Hitler geweckte Traum vom eigenen Auto von Ludwig Erhardt und Erich Honecker erfüllt wurde. (Wie unterschiedlich die Erfüllung in beiden Republiken ausfiel wird im 12. und 13. Kapitel gezeigt.) Obwohl jene zwölf Jahre des Dritten Reichs die kürzeste Zeitspanne darin waren, sind sie doch die prägenden gewesen. Die mit der Reichsautobahn entstandenen Träume, Symbole, kollektiven Erwartungen und Wahnvorstellungen sind 1945 nicht verschwunden. Andreas Knie spricht daher von einem »gefrorenen Diskurs«. Zum Einfrieren gehörte in der Nachkriegszeit zunächst die von der kritischen Theorie beobachtete Kryptisierung, worauf das 12. Kapitel eingehen wird. Dass der gefrorene Diskurs auch wieder auftauen kann zeigt das Phänomen »Fridays for Hubraum« und die neue Rechte. Dies wird im 15. Kapitel diskutiert.

Diese Gedanken vorausgeschickt, werde ich im Folgenden zeigen, wie neue männliche Subjektivitäten mit der Reichsautobahn entstanden. Zusammengefasst ergeben sich daraus acht Thesen.

1) Die Autobahn, ihr Bau, die Radiosendungen und Filme, der Rennsport auf ihr, ihre Einweihungszeremonien usw. können verstanden werden als *ein* Komplex. Dieser gehörte zum vorwärtsgewandten Staatsprojekt des NS, zu seiner reaktionären Moderne.
2) Das sichtbare Objekt dieser Modernisierung war die technische Weiterentwicklung, ihr unsichtbares Modernisierungsobjekt jedoch waren die drei neuen Männlichkeiten: der hegemoniale, der abweichende und der komplizenhafte Mann.
3) Automobilismus und Maskulinismus vereinten elitäre als auch populäre Elemente in der Absicht, Klassenunterschiede in der vermeintlich egalitären »Volksgemeinschaft« zu verschleiern.
4) Der faschistische Maskulinismus war eine Lösung für die von Konservativen beklagte »Krise der Männlichkeit« solange der Krieg noch warten musste und zugleich Kompensation für die Schamgefühle der ehemals Roten Arbeiter über ihre epochale Niederlage.
5) Die Autobahnzeremonien waren penibel vorbereitet und dennoch ein überraschender Erfolg. Von einem Zufallsfund wurden sie zu einer der besten Propaganda-Formen perfektioniert.
6) Das letzte und wichtigste für die totale Herrschaft zu gewinnende Bevölkerungssegment waren die 12 Millionen Arbeiter*innen. Für die ca. 6 Millionen Männer unter ihnen wurde der Mythos vom Arbeitshelden und vom Rennsporthelden gepflegt. Neben Antisemitismus, Pseudosozialismus, Staatsterror und Millionen offiziellen und inoffiziellen Blockwärter*innen war ein positives Mittel der Maskulinismus. Ein Mittel für diesen war der Automobilismus.

7) Die Autobahn wurde als Symbol für den gesamten Wirtschaftsaufschwung inszeniert und ihre Bauarbeiter stellvertretend für das »wieder fleißig werden« und damit moralisch »wieder-gut-werden« der durch Erwerbslosigkeit moralisch verkommenen Männer. An ihr wurde der moralisch überhöhte Arbeitsfetisch intensiv zelebriert.
8) Die gut gemeinte Allerweltsweisheit, die Autobahn habe ja nur dem Krieg gedient, ist objektiv falsch. Sie stimmt jedoch, wenn die Autobahn als Symbol und Projektionsfläche verstanden wird. Denn die Herstellung neuer Männlichkeiten erst hat den Totalen Krieg ermöglicht.

Die Erfindung des Arbeiterführers auf der Autobahn

Wie stieg ein unbekannter Gefreiter und bezahlter Spitzel zum Führer von Partei und Schlägertruppen und schließlich zum anerkannten Führer der allermeisten Deutschen und Österreicher*innen auf?[8, 9] Auch nach Wahlsieg und Ermächtigungsgesetz war er noch nicht der allgemein anerkannte »Führer«. Leo Trotzki sah in Hitler ein Jahr nach der Machtübertragung jemanden, der seine Rolle als Diktator noch spielen lernte, während er es schon war: »Von den eigenen Improvisationen des Beginns blieb im Gedächtnis des Agitators nur das haften, was Billigung fand. Seine politischen Gedanken waren die Frucht der rhetorischen Akustik. So ging die Auswahl der Losungen vonstatten. So verdichtete sich das Programm. So bildete sich aus dem Rohstoff der ›Führer‹«.[10] Auch Brecht zeigte Hitler in seinem Stück Arturo Ui als eine Kreuzung aus Mafiosi und Schauspieler, der mal lächerlich und schmierig und mal bedrohlich und gefährlich wirkt.

Für die Inszenierung des würdigen und staatsmännischen Führers spielten die »Arbeitsschlachten« und die feierlichen Eröffnungen der vielen fertigen Abschnitten eine Schlüsselrolle. Hier gab er sich volksnah und als Arbeiter wie die anderen auch, der zufällig nun einmal primus inter pares geworden sei. Auch die erste Reihe und lokale Nazi-Größen konnten hier in die Rolle des gemeinen »Volksgenossen« schlüpfen und die angeblich klassenlose Gesellschaft, die »Volksgemeinschaft«, inszenieren. Nicht alle taten das, manche blieben auch der Doktor so und so, aber die meisten gaben sich volkstümlich und lobten in den Reden das große Gemeinschaftswerk, zu dem wirklich einmal alle beigetragen hätten. Streiks in den Anfangsjahren der Autobahn, und die zunehmenden Überfälle auf Autofahrer in den letzten Jahren vor dem Krieg zeigen, wie

---

8 Im Revolutionsjahr 1919 war der Gefreite Adolf Hitler bezahlter V-Mann, wie es damals schon hieß, der deutschen Militärs, um revolutionäre Tendenzen seiner Kameraden zu verraten. Es ist nicht bekannt, wann die Militärs die Zahlungen einstellten. Vgl. Giettinger, November 1918 der verpasste Frühling.

9 Das waren SA (Sturmabteilung) und SS, anfangs eine Art paramilitärische Truppe im schwelenden und drohenden Bürgerkrieg. Beide zusammen zählten 1933 laut Trotzki rund 400.000 Mann. KPD und SPD kamen jedoch auf höhere Mannschaftsstärken ihrer Schutzbünde mit 100.000 und 400.000 sowie weiteren 3,5 Millionen im weniger straff geführten »Reichsbanner« der SPD. Vgl. Trotzki.

10 Leo Trotzki: Wie wird der Faschismus geschlagen? Manifest Verlag Berlin 2018, S. 25.

wenig diese Gemeinschaft taugte. Die Anerkennung von Auto und Autobahn als allgemeine Errungenschaft war folglich eine prekäre, die jederzeit in Neid und Missgunst gegen die Reichen, die Autobesitzer*innen, zu kippen drohte. Zu diesen gehörten die »Nazibonzen«, die schon früh als »Goldfasanen« wegen ihrer braunen Uniform verspottet wurden. Die Autobahn bot ihnen die gute Gelegenheit, sich als Vertreter des »kleinen Mannes« zu geben und ihm den Aufstieg zum großen Mann mit Auto als erreichbar vorzugaukeln. (1933 besaßen ca. 2 Prozent der Deutschen einen PKW, Dienstautos eingeschlossen.)

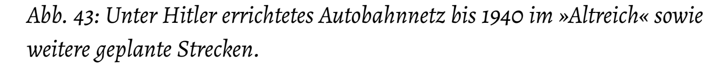


Abb. 43: Unter Hitler errichtetes Autobahnnetz bis 1940 im »Altreich« sowie weitere geplante Strecken.



Mit der Autobahn entwickelte Goebbels Propagandaministerium ein neues, originär nazistisches »Ornament der Masse«, das sich an die noch nicht überzeugten zwölf Millionen richtete.[11] Dieses Ornament der Masse musste nicht von der Arbeiter*innenbewegung übernommen werden wie der 1. Mai, es konnte ohne störende Vorgeschichte entwickelt werden. Es war, wie Goebbels selbst wusste, von Vorteil, die Autobahn als unpolitisch ausgeben zu können. Hitler verkündete zur ersten Arbeitsschlacht das Ziel:

11 In der Reichstagswahl im November 1932 stimmten rund 13 Millionen für SPD und KPD, unter Staatsterror und KPD-Verbot im März 1933 waren es noch zwölf Millionen.

die Erschaffung der »Volksgemeinschaft«. Das zweite verkündete Ziel war die Schaffung von »Millionen« Arbeitsplätzen. Dass es höchstens etwas über 100.000 wurden, tat der Wirkung bis heute keinen Abbruch. Ein echter Missklang waren hingegen die allgemein bekannten schlechten Arbeitsbedingungen und der sehr niedrige Lohn. Bezeichnenderweise wurde das nach dem Krieg nicht mehr erinnert.

Von der ersten Baustelle bis zum letzten eröffneten Abschnitt war die Autobahn ein massenmedial vermitteltes Ereignis. Die Schätzungen über die Menge am Straßenrand zu den Eröffnungsfeiern sind ungenau, und den Angaben aus der NS-Presse ist in dem Punkt nicht zu trauen. Eine Auswertung der Filmaufnahmen von den drei Eröffnungen (1935 Frankfurt – Darmstadt, 1936 Berlin – Magdeburg und 1937 Dresden – Meran) ergibt Zahlen von einigen Hundert, wenn es hoch kommt wenige Tausend auf jeweils dem Platz der Ansprachen und weitere Hunderte bis einige Tausende entlang der Strecke. Harald Welzer liegt daher völlig falsch mit der Angabe von bis zu eineinhalb Millionen Zuschauer*innen von Hitlers Autokorso.[12] Er gibt keine Quelle an dafür und keinen Nachweis. Nach Auswertung der Filme und der Länge der jeweils eröffneten Abschnitte schätze ich das Publikum auf wenige Tausend, im höchsten Fall wenige 10.000 je Eröffnung.[13] Da jedoch sowohl die Reichssendung im Radio als auch die Wochenschau Millionen, möglicherweise im zweistelligen Bereich, erreichen konnte, war die Autobahn für die Zeitgenoss*innen wie für uns auch, ein Ereignis aus Radio, Film und Fotos. Dazu kommen die ein bis zwei Prozent der Bevölkerung, die 1933 eines von 0,5 oder 1939 eines von 1,2 Millionen privaten Autos besaßen, als größte Gruppe mit einer Anschauung aus erster Hand.[14] (Heute sind es rund 50 Millionen PKW.)

Kurzfilm und Wochenschau

Das Teilstück Dresden-Merane 1938 war typisch für eine Wochenschau eines neuen Autobahn-Abschnitts, es war kein sehr bedeutendes Stück, und dennoch kam Hitler mit Entourage. Wir sehen in dem Film kurz die Ansprachen, dann das Mercedes-Cabriolet mit Hitler, dass diesmal durch ein weißes Band fährt, wie immer gefolgt von weiteren identischen Autos mit Männern in Uniformen, wahrscheinlich NSKK und SS. Nach

12 Welzer, S. 172 und Hartmut, Bitomsky: Reichsautobahn, Dokumentarfilm 1985.

13 Die Zahl ist nur theoretisch herleitbar durch Hochrechnen der dichtesten auf einmal zu sehenden Menschenmenge auf der gesamten Strecke einer der sehr langen Abschnitte wie die ca. 100 km vom Berliner Ring nach Magdeburg. Bei z.B. fünf Personen je Meter und zwei Straßenseiten könnten 10.000 entlang eines Kilometers stehen. Der Abschnitt Berliner Ring – Magdeburg von 1936 war ca. 100 km lang. Das ergibt folglich eine theoretische Zahl von einer Millionen Schaulustigen bei fünf Personen je Meter je Straßenseite, 1,5 Millionen bei sieben oder acht Personen.
Jedoch sind auf diesen und den anderen Filmaufnahmen viele Stellen zu sehen, ganz ohne Schaulustige, selbst auf den Brücken stand teilweise niemand. Statt eineinhalb Millionen ist daher eher mit einigen Tausend, allerhöchstens mit einigen Zehntausend zu rechnen. Da die Autoquote immer noch bei 1–3 % lag, mussten die meisten sich die Mühe machen, mit dem Rad, dem Bus oder der Bahn bis zur Autobahn zu fahren und dort zu warten bis Hitler für einige Sekunden vorbeirauscht. So attraktiv scheint dieses Spektakel nicht gewesen zu sein.

14 1939: laut statistischem Jahrbuch 1.502.207 Millionen PKW bei 79 Millionen Menschen (einschließlich Österreich) und 1933 0,5 Millionen PKW bei 62 Millionen ergibt 1,9 % 1940 und 0,8 % 1933. Dazu kommen 1940 403.000 LKW, die hier nicht mitgezählt sind, 1932 waren es nur 71.791.

einem statischen Bild auf dem Festplatz kommt die Fahrt. Von der anderen Spur der Autobahn aus wird Hitler im Wagen gefilmt, an dem der Straßenrand und die Schaulustigen vorbeifliegen. Die meisten machen einen Hitlergruß, manche Frauen winken. Wir sehen kleine Gruppen, die beieinanderstehen, immer auch einige Reihen mit militärisch angetretenen Männern in Uniform und oft mit Helm, die daran als NSKK oder HJ-Motorsturm erkennbar sind. Einige Gruppen stehen auf Böschungen und sehen von oben zu und dann lässt uns die Kamera auch eine Pause und wir sehen nur Landschaft vorbeifliegen ganz ohne Menschen. Auf den Brücken stehen mal einige, mal auch keine Menschen. Die Zuschauer*in kann sich im ersten Teil mit der zuhörenden Menge oder den sprechenden Bonzen identifizieren, im zweiten Teil wird sie eingeladen, sich mit den Männern (nur Männer) im Auto zu identifizieren, die ihre Freiheit genießen, nun die Enge der Menschenmenge hinter sich lassen zu können und wenn sie Menschen sehen, dann jubeln diese. Es fühlt sich gut an, sich für einen kurzen Tagtraum damit zu identifizieren, als jemand der mit Freund*innen im Cabriolet dahinbraust und ständig bejubelt wird.

Bei aller Vorsicht vor Interpretationen der Gefühle der Rezipient*innen, möchte ich die Vermutung wagen, dass die Radiosendungen mit Ansprachen, Chören und Musik oder die Film-Wochenschau unterhaltsamer und attraktiver waren als das echte Spektakel. Mir scheint sogar das Radioformat heute noch das unterhaltsamere, weil es pompöser wirkt als die Filmaufnahmen, die die Kleinheit der anwesenden Menschenmenge zeigen, während das Radio glauben lässt, es wären wie Welzer meint Hunderttausende. Wäre es nötig gewesen, hätten sich ja größere Mengen Hitlerjugend oder BDM-Mädchen ohne Mühe heranschaffen lassen. Aber die Propagandaabteilung hat gut gewusst, dass es reicht, wenn die Millionen vor den Radios eine Menschenmenge »Heil« rufen hören. Ich selbst habe erst die Radiospektakel gehört und viel später die Filmaufnahmen gesehen und war überrascht, dort so wenige Menschen zu sehen. Die Inszenierung im Radio war bis zur völligen Perfektion gesteigert, während die Filmaufnahmen ein überschaubares Setting zeigen, das mit den bekannten Massenveranstaltungen gar nicht mithalten kann. Das ist insofern rational gewesen, als dass durch die Reichssendung Millionen das Radio hören, aber wahrscheinlich nur Tausende oder Hunderttausende die Wochenschau im Kino sahen.

Abb. 44: Ausschnitt aus der Wochenschau über die Eröffnung der ersten Reichsautobahn, Frankfurt – Darmstadt 1935 mit dem später zum festen Programmpunkt werdenden Hitler-Autokorso.



Abb. 45: Foto der ersten Reichsautobahn 1935, An der Brücke im Hintergrund steht »Darmstadt«, möglicherweise wurde auch hier ein »Nieder mit Hitler« des ISK in letzter Minute übermalt; Foto: 3. Reich/ Bundesarchiv.





Abb. 46: Essensausgabe im KZ Dachau 1935; Foto: SS/Bundesarchiv.

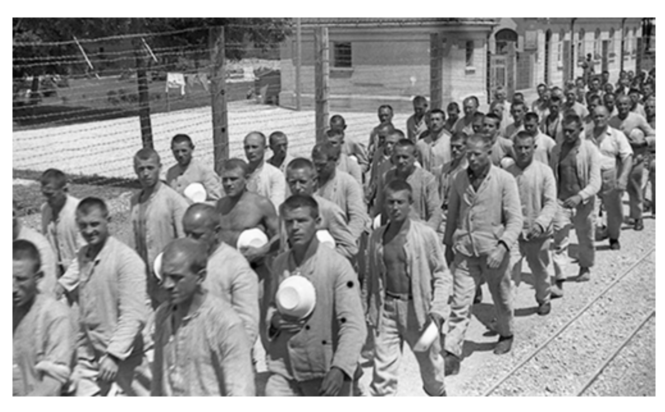


Abb. 47: Die Eröffnung Berlin – Magdeburg während der Olympiade 1936 in der Wochenschau.



Abb. 48: Ebenfalls 1936 als die Autobahn gefeiert wurde: Als »Zigeuner« inhaftierte Roma aus dem Burgenland im KZ Dachau. Diese Fotos wurden weder im Inland noch im Ausland gezeigt und gingen nicht ins kollektive Gedächtnis ein; Foto: SS/Gedenkstätte Dachau.

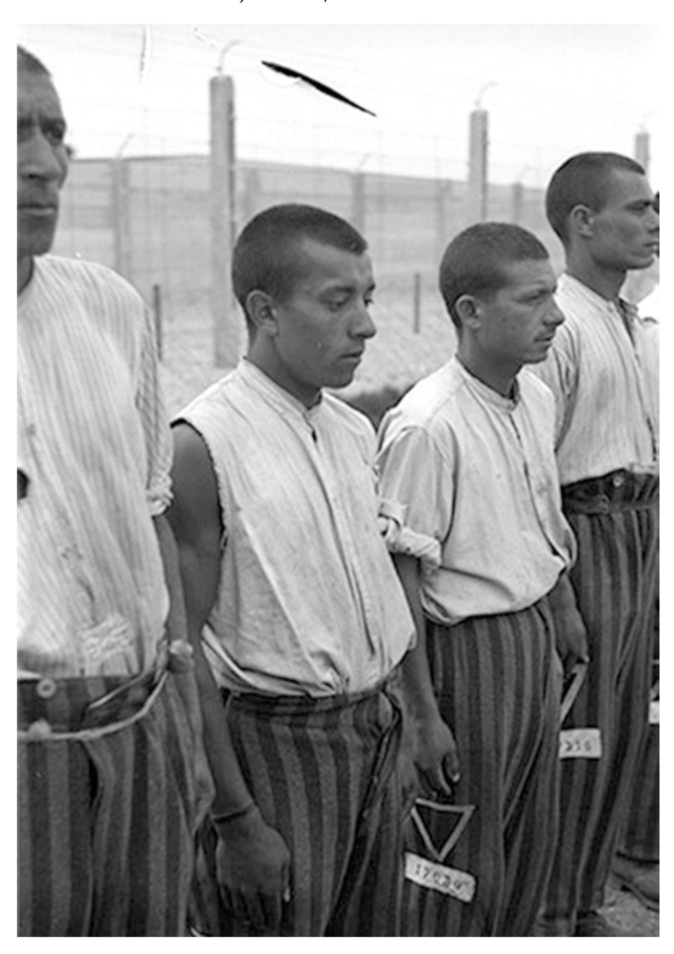


Abb. 49–50: Bild aus der Film-Wochenschau über die Eröffnung der Reichsautobahn Dresden – Merane 1938.



Abb. 51: Ebenfalls 1938: Jüdinnen und Juden wurden erstmals massenhaft im Lagern interniert, hier bei Baden-Baden; SS/Bundesarchiv.





Abb. 52: »Bauschlacht« am Frankfurter Rheinufer 1933; 3. Reich/ Bundesarchiv.



Abb. 53: Ebenfalls 1933: Inhaftierte politische Gefangene, wahrscheinlich mehrheitlich Kommunisten, müssen in einem improvisierten Konzentrationslager in Reih und Glied stramm stehen; Foto: SS oder SA/ Bundesarchiv.



Abb. 54: 1937, Der SS-Kommandant Koch (rechts Mitte) lacht über einen am Boden knieenden Häftling; Foto: SS/Archiv des FSB, Moskau.



Abb. 55: Ein ästhetisiertes Propagandafoto der Autobahn zeigt ausnahmsweise einmal eine einzelne Frau als Publikum bei Bernau in Bayern 1937; Foto: 3. Reich/Bundesarchiv.



Abb. 56: Einige Tausend der 18 Millionen Männer der Wehrmacht haben kapituliert und werden von der US Armee am 29. März 1945 auf dem Mittelstreifen der A5 bei Gießen bei Frankfurt abgeführt; Autor: unbekannt, 6th armored division, US-Army/heute: Imago/glasshouseimages.



Dauerpräsenz der Autobahn

Während die Konzentrationslager ohne mediale Präsenz betrieben wurden, sparte die Presse kein Autobahn-Ereignis aus. Das Verhältnis der Fotos im Internet zeugt noch heute davon. Und während die 100.000 »arischen« Autobahnarbeiter damals und später imaginär in die Millionen gesteigert wurden, wurde die ähnlich große Zahl der KZ-Häftlinge damals wie heute marginalisiert. In der DDR bemühte sich zumindest der staatlich verordnete Antifaschismus um ihre Repräsentation im kollektiven Gedächtnis.

Laut vorliegender Statistik wurden 109 Autobahnabschnitte allein bis 1938 eröffnet. Ergänzt wurden sie um eine wahrscheinlich ähnlich oder identisch hohe Zahl von zuvor feierlich eröffneten Baustellen.[15] In den ersten sechs Jahren boten sich demnach bis zu 218 Anlässe für massenmediale Inszenierungen. Wenn wir die Dopplungen, also Eröffnungen, die an einem Tag gebündelt wurden, berücksichtigen, waren es noch 65 Tage. Einschränkend ist zu bemerken, dass nicht alle diese 65 Eröffnungen so aufwändig inszeniert waren wie der erste und propagandistisch wichtigste Abschnitt Frankfurt – Darmstadt 1935. Dass sie jedoch gar nicht inszeniert wurden, wenn auch ohne Reichssendung im Radio und Führerrede, heißt nicht, dass sie nicht doch im lokalen Radio übertragen wurden, einen Platz in der Wochenschau fanden und in den Zeitungen besprochen wurden.

15 Tabelle 2, Geschäftsbericht der »Reichsautobahnen« über das 6. Geschäftsjahr 1938, also Stand 31. Dezember 1938, in: BArch, R 43-II/506a.

Abb. 57: Als noch wenige Haushalte ein Radio besaßen ermöglichte der »Gemeinschaftsempfang« wahrscheinlich ein Publikum im zweistelligen Millionenbereich; Autor unbekannt.



Da Autobahnen damals zu den beliebten Terminen für Politiker wurden, die sie bis heute geblieben sind, ist es wahrscheinlich, dass sie sich die Gelegenheit, weiße Bänder durchzuschneiden und symbolische Spatenstiche zu machen, nicht entgehen ließen. Wenn die erste Reihe der Prominenz nicht kam, blieb der Platz frei für die zweite und dritte Riege. Bei den großen Terminen waren Hitler und Goebbels selbst anwesend und die zweite Reihe: Fritz Todt und Reinhardt Ley von der DAF.[16] Immer waren die Gauleiter und lokale Nazi-Größen anwesend, meist als Vorprogramm, gefolgt von Regierungsvertretern und eventuell noch eine Lokalgröße als Abschluss. In den Jahren mit vielen Abschnitten, 1936 bis 1938, wird Hitler nur noch auf den wichtigsten Abschnitten wie Berlin-Magdeburg anwesend gewesen sein, oder er ist nur im Auto zuerst über die neue Autobahn gefahren, ohne zuvor in der Zeremonie selbst zu sprechen. So bot die Vermehrung der Abschnitte auch vielen Nazis der gehobenen regionalen und lokalen Ebene die Chance, wenigstens einmal auf einer Autobahnzeremonie zu sprechen. Im Stil der Rede ahmen sie meist Hitler nach. Bis heute liegt keine systematische Forschung dazu vor. Ich gehe jedoch davon aus, dass die in Bild und Ton verfügbaren Aufnahmen keine großen Ausnahmen, sondern eher typische Beispiele sind. Sicher belegt ist die Zahl von 109 eröffneten Abschnitten anhand der Akten aus der Organisation Todt bzw. der Gesellschaft zum Bau der Reichsautobahn.

Dass »der Führer« hier mehr als anderswo gemacht wurde und die Deutschen sich so gerne an die Reichsautobahn und diese Zeremonien erinnerten, liegt also unabhängig vom Inhalt zunächst an der Häufigkeit ihrer Inszenierung. Auch von den Konzentrationslagern wussten viele, aber sie waren medial nicht präsent. Auch wollte schein-

16 Ley war der Führer der deutschen Arbeitsfront, der NS-Organisation an Stelle der Gewerkschaften.

bar kaum ein Politiker durch Fotos mit Ihnen in Verbindung gebracht werden. Lediglich SS-Himmler ließ sich gerne mit erniedrigten Häftlingen fotografieren.

Die potentiell 218 Medienereignisse zur Autobahn konzentrierten sich auf den Zeitraum April bis Dezember. In den Jahren 1936, 1937 und 1938 waren es so im Frühjahr, Sommer und Herbst jeweils zwei bis drei Ereignisse monatlich. Eine solch dichte mediale Präsens hatten weder Parteitage noch 1. Mai und schon gar nicht die einmaligen Ereignisse wie Olympia, Bücherverbrennung oder entartete Kunst-Ausstellungen. Manche Ereignisse wie der Schwur der landesweit verteilten SA-Männer vor Radio-Apparaten oder die Thingspiele sind sogar in Vergessenheit geraten.

Tabelle 2: Anzahl der jährlich eröffneten Autobahnabschnitte von 1933 bis 1938

	Abschnitte fertig	»gebündelte« Einweihungstage mit also nur je einer zentralen Rundfunksendung für mehrere Abschnitte am selben Tag
1933	1. Bauschlacht, 23. September	1
1934	2. Bauschlacht, 21. März	1
1935	3 (ab '35 Einweihungen)	3
1936	29	20
1937	35	21
1938	42	19
gesamt	109 (+2 B.S.)	63 (+2 B.S.)

Quelle: Geschäftsbericht der »Reichsautobahnen« über das sechste Geschäftsjahr 1938, d.h. Stand 31. Dezember 1938, In: BArch, R 43-II/506a. Die Einweihungen begannen jedes Jahr im April oder Mai, erstrecken sich 1936 bis in den September und 1937 und noch mehr 1938 bis in den November und Dezember. Scheinbar war man bemüht, die Einweihungsfeierlichkeiten auf die warmen Monate zu legen und rutschte dann durch Verzögerungen in den Winter, versuchte aber wenigstens noch das Jahr der Fertigstellung zu halten. Mit Blick auf die Verbreitung in den Live-Berichten im Radio sind die Eröffnungen, die auf den gleichen Tag fallen, als ein Ereignis zu zählen. Diese Zahl ist in der zweiten Spalte angegeben. Wenn wir davon ausgehen, dass es zu jedem Abschnitt einen Radio- und Wochenschaubericht gab, dann waren es jeweils eine Bauschlacht 1933 und 1934 und drei Eröffnungen im Jahr 1935, 20 1936, 21 und 19 1937 und 1938. Da die ersten Monate des Jahres ausgespart wurden, ergibt das drei Jahre lang ungefähr ein bis zwei großer Radio- und Wochenschauberichte monatlich von April bis Dezember.

Wir müssen zur Verbreitung der Großereignisse bedenken, dass die Radio-Ringschaltung aller Sender und der verordnete »Gemeinschaftsempfang der Rede des Führers« in den Fabriken und Läden, Werkstätten und Büros ein Publikum erreichten, das die Zahl der Radios um ein Vielfaches überstieg. Es ist wahrscheinlich, dass der größere Teil der Deutschen diese Sendungen mehrmals hörte. Und die Arbeiter*innen, die Hitler immer noch nicht mochten, konnten sich in den Fabriken kaum vor diesem kollektiven Radio-Zwangshören drücken. Die Beliebtheit der Autobahn als »meistzitierter

Posten der Schuldentlastung« in der Nachkriegszeit, wie Brockhaus betont, legt nahe, dass diese Radioprogramme nicht nur oft genug, sondern auch gerne gehört wurden. Interessant ist ferner, dass die geflüchteten Antifaschist*innen von dieser Beliebtheit nicht berichten konnten. Erst in der Nachkriegszeit bemerkten sie sie. Entweder entging ihnen also die Wirkung dieser Propaganda, oder sie lasen mehr Zeitungen (die im Gegensatz zum Radio auch Mexiko und die USA erreichten) als dass sie Radio hörten. Ernst Bloch und Brecht berichteten von den Autobahnen und Heartfield ließ diese Arbeit unfertig. Man wusste also davon, unterschätzte sie aber und wurde nicht recht mit dieser Begeisterung fertig. Vielleicht erschloss sie sich auch nur den Volksgenoss*innen im Reich.

Streik und Widerstand

Die Arbeiter*innen sollten dankbar sein für sehr harte körperliche Arbeit an den Autobahn-Baustellen bei Stundenlöhnen im Pfennigbereich. Das waren sie ganz entschieden nicht. Trotz aller Propaganda kam es nachweislich zu vielen Streiks, einige noch 1938. Der Höhepunkt war 1935 mit einer ganzen Streikwelle, beginnend mit 5000 Arbeiter*innen in Ostpreußen, gefolgt von Stuttgart, Gera, und weiteren Orten in Süddeutschland. Dagegen ging jedes Mal die Gestapo vor und versuchte, die Rädelsführer zu finden. Diese wurden meist verhaftet, jedoch die Forderungen der Arbeiter*innen nach Wiedereinstellung eines Genossen, höherem Lohn, mehr Fahrgeld, kürzerer Arbeitszeit, größeren Baracken und besserer Kleidung sehr oft erfüllt. 1936 weitete sich der Streik der Autobahn-Arbeiter bei Bottrop aus trotz Gestapo, und es tauchten Parolen an den Häusern der Stadt auf wie »Es lebe die KPD – trotz Verbot« und »Rot Front lebt«.[17] Schließlich sorgte Fritz Todt für die Erfüllung der Forderungen.

Kommunistische Flugblätter und Zeitungen kursierten ohnehin oft auf den Baustellen, trotz der anwesenden SA-Leute. Noch nach vier Jahren, 1937, klagte die NSDAP Sektion Halle-Merseburg fast resignierend, dass bei den Autobahnbauarbeiter »zu einem großen Teil politisch unzuverlässige Elemente sind, und dass es sich bei den übrigen im Wesentlichen um politisch nicht allzufeste Volksgenossen handelt.«[18] Mit solchen Umschreibungen meinte man die alten Kommunist*innen, und Streiks hießen in der Sprache des Dritten Reichs »offene Meuterei«. So wurden auch keine ordentlichen Statistiken geführt über etwas, das es offiziell nicht mehr gab, geschweige denn, dass darüber berichtet wurde. Diese Streiks waren immer wieder erfolgreich.[19] Dennoch bleibt das Resümee, dass die Streikwelle 1935 letztlich eingedämmt werden konnte, auch wenn die Löhne ein wenig erhöht wurden. Auch Karl Lärmer berichtet von Kommunist*innen, die bemerkten, wie ihre ehemaligen Genossen im Laufe der Jahre zu »Deutschen Arbeitern« wurden. Dass dabei einiges durcheinander ging und die gleiche Person vielleicht streikte und die Internationale sang, und sich dann opportunistisch

17 Lärmer, S. 77 – 81.
18 ZstA, Hist. Abt. I (Potsdam), G.I., Akte Nr. 1195, Bl. 69, in: Lärmer, S. 80f.
19 Vgl. Lärmer, S. 77 – 81.

wieder mit der neuen Ordnung einließ, können wir nur vermuten. Die Zeitzeug*innenberichte sind spärlich, und das wird wohl darauf hinweisen, dass es vom Ende der zwölf Jahre gesehen wenig erfreuliches zu erinnern gab. In groben Linien ergibt sich dennoch das Bild von überdurchschnittlich aufrührerischen Bauarbeitern, die Hitlers Identitäts-Angebot ausschlugen und andererseits den wesentlich »deutscheren« und zahmeren Arbeiter*innen in den meisten anderen Sektoren. Bedeutsam ist hier abermals der Umstand, dass sich die gesamte Autobahnpropaganda nicht an die 100.000 Bauarbeiter richtete, sondern an die 36 (1935) bzw. 38 Millionen (1939) Erwerbstätigen (davon zwölf und 15 Millionen Frauen und 24 und 23 Millionen Männer). Obwohl der Anteil der Frauen an der Arbeiter*innenschaft von 1935 bis 1939 sogar von 33 % auf 39 % anstieg, richtete sich diese Propaganda nicht an sie, sondern an die 24 Millionen Männer.[20] Der einfache Grund dürfte gewesen sein, dass von den Männern Arbeitskämpfe drohten, und von den Frauen nicht. Zuvor in der Weimarer Republik wurden die Streiks von Männern getragen. Das war das Gegenteil des 19. Jahrhunderts, in dem meist die deutliche Mehrzahl der Streikenden und Delegierten Arbeiterinnen waren.[21]

Ab 1935 herrschte annähernd Vollbeschäftigung, das Risiko arbeitslos zu bleiben wegen einer streikbedingten Entlassung war daher überschaubar, dennoch kam es sehr selten dazu.

Hitlers Identitäts-Angebot

Im Vergleich zu den Reden Hitlers am 1. Mai oder im Reichstag wird das Publikum viel weniger als deutsche Nation oder Volksgemeinschaft angesprochen und viel öfter als Arbeiter (explizit als Männer). Was wir heute gemeinhin als Nazi-Propaganda dem Ton und Inhalt nach erkennen, ist eher zurückhaltend. Dafür gab es gute Gründe. Diese Arbeiter waren überwiegend zunächst keine Nazis. Sie waren zuvor Arbeitslose und anfangs zwangsverpflichtet worden und später mit sehr leicht über dem Arbeitslosengeld liegenden Hungerlöhnen und weiterhin einem gewissen Zwang zur Arbeit gepresst. Die Mehrheit dieser knapp sechs Millionen Arbeitslosen hat vorher die KPD gewählt. Spätere Forschung hat gezeigt, dass keine Gruppe weniger oft NSDAP gewählt hat als *arbeitslose* Arbeiter. Das lag daran, dass die Arbeitgeber schwarze Listen führten und KPD'ler*innen zuerst entlassen wurden.[22]

Die Nazis hatten ihren eigenen Arbeiter*innenflügel um Strasser politisch ausgeschaltet (und ihn im Röhmputsch dann auch ermordet), behielten aber die Inszenierung

20 Zahlen nach Michael Wildt: Volksgemeinschaft. In: bpb.de. Bundeszentrale für politische Bildung, 24. Mai 2012, abgerufen am 14. Januar 2020 (Teil von Nationalsozialismus: Aufstieg und Herrschaft), in: Wikipedia: Frauen in der Zeit des Nationalsozialismus. Die Mitgliedschaft in der DAF erreichte 1942 25 Millionen. Die Statistik ist sehr unstet, da sich die Bevölkerungsbasis ständig vergrößerte, ab 1939 jedoch Männer eingezogen wurden und starben.

21 Ingrid Artus, Luxenburg Stiftung, FRAUEN*–Streik! Zur Feminisierung von Arbeitskämpfen, Berlin 2018. Siehe auch https://frauenmediaturm.de/neue-frauenbewegung/chronik-1973/

22 Jürgen Falter: Warum die deutschen Arbeiter während des »Dritten Reiches« zu Hitler standen: einige Anmerkungen zu Günther Mais Beitrag über die Unterstützung des nationalsozialistischen Herrschaftssystems durch Arbeiter, Geschichte und Gesellschaft, Sozialpolitik im Vergleich, 1987, 13. Jahrg., H. 2, S. 217-231, S. 224ff.

als Partei der Arbeiter bei. Um sich abzugrenzen von »den Roten« reichte scheinbar das Attribut deutsch, womit man zugleich ein Angebot machte, das leichter anzunehmen war als das eines Volksgenossen oder gar Nazi-Kameraden.

Viele Zuhörer*innen an den Radios und die Zeitungsleser*innen werden gewusst haben, welche Art von Arbeitern Hitler auf der Autobahn zuhörten und ihr »Sieg Heil« riefen. Muss es ihnen nicht grotesk vorgekommen sein, dass hier die alten Erzfeinde der Nazis an solch einem Ritual mitmachten? Dass die Nazis diese Art von Erniedrigung mochten, zeigen andere Beispiele. Mitten im Krieg bauten jüdische Zwangsarbeiter*innen die Autobahn, und aus den KZ und Folterkellern sind sadistische Spiele, in denen Antifaschist*innen Lieder der Nazis singen mussten und dergleichen, häufig bezeugt.[23] Dass die Arbeitslosen mehr oder weniger gezwungen wurden, blieb unerwähnt, aber es sprach sich schnell herum, dass die »Hunger- und Elendsbahnen« nicht die versprochene »Arbeit, die adelt« waren.

Andere Adressat*innen bekamen die jeweils passende Form geboten. Für die Professoren und damals überwiegend »deutsch fühlenden« Student*innen gab es die Bücherverbrennung, für die Wirtschaftselite die IAMA (heute IAA), für die Aristokratie und Militärs den »Tag von Potsdam«, für das Nazi-Fußvolk den »Reichsparteitag«, für die SA die symbolische Beteiligung am Herrenmenschentum, für die Ästheten Leni Riefenstahls Filme und Arno Brekers Statuen, für die Nationalkonservativen die Zerstörung von Feminismus und »Kulturmarxismus«, und für die Frauenrechtlerinnen das NS-Frauenwerk und so weiter.[24] Und nicht zu vergessen, sicherten sich die Nazis der ersten Stunde günstige Staatsaufträge für ihre Firmen, beruflichen Aufstieg und manche noch Wohnung oder Haus vom jüdischen Nachbarn. Meine beiden Urgroßväter brachten es schon bald zum privaten PKW, was noch später in der Familie mit Stolz berichtet wurde, freilich unter Aussparung der Gründe, wie es dazu kam.

Perfektionierung des Live-Moments[25]

»Wenn es im Sektor Medien etwas dem Projekt Reichsautobahnen Vergleichbares gab, so war es der Rundfunk, das eigentliche Medium nationalsozialistischer Allmachtsansprüche.«[26] Hitlers Minister für Propaganda, Joseph Goebbels selbst, erklärte dazu »Ich halte den Rundfunk für das allermodernste und für das allerwichtigste Massenbeeinflussungsinstrument, das es überhaupt gibt.«[27] Was seinen Höhepunkt in der berühmten (simulierten) live Ringschaltung Weihnachten 1942 fand, wurde fast zehn Jahre lang

23 Vgl. Braunbuch 1933.

24 Sechs Millionen Frauen, jede fünfte Erwachsene, war bis 1941 Mitglied der NS-Frauenschaft oder des Frauenwerks. Zwar hörte der Feminismus auf zu existieren, aber nicht die Frauenbewegung, die sich arisierte und gleichschaltete. Vgl. Ljiljana Radonic: Die friedfertige Antisemitin: kritische Theorie über Geschlechterverhältnis und Antisemitismus, Peter Lang Verlag, Frankfurt, 2004.

25 Die Idee, dass der Live-Moment mit der Autobahn Berichterstattung perfektioniert wurde verdanke ich Klara Kroymann.

26 Schütz, S. 91.

27 Goebbels am 25.3.1933 vor Intendanten und Direktoren der Rundfunkgesellschaften, In: deutsches Rundfunkarchiv, https://www.dra.de/de/bestaende/ns-rundfunk/hoerfunk.

praktiziert. Die Anzahl der privaten Radios stieg zwischen 1932 und 1941 von viereinhalb auf 15 Millionen.[28]

Der Radio-Rundfunk, selbst noch adoleszent, fand mit den Sendungen zur Autobahn zu seiner perfekten Form. Die Autobahn bot hierfür die größte Zahl von Anlässen, so ist die deutsche Rundfunkgeschichte untrennbar eine Reichsautobahngeschichte. Ebenso wie diese haben die Nazis den Life-Moment des Radios wahrscheinlich nicht erfunden. Dennoch waren sie es, die ihn groß gemacht haben. Am 30. Januar, dem Tag der Ernennung Hitlers zum Kanzler, sendete der Deutschlandfunk erstmals live aus Berlin – laut dem Radiotheoretiker Wolfgang Hagen war das der erste große Live-Moment in der Radiogeschichte.[29] Der zweite war am 8. April der landesweite SA-Appell. 800.000 SA-Männer standen auf grünen Wiesen und Plätzen vor Radioapparaten stramm und lauschten Hitler und anderen. Auch das war ein Superlativ, der größte Appell in der Geschichte bis dahin. Und trotz einiger Pannen gelang Goebbels Meisterstück. Der dritte Live-Moment war der 1. Mai und der vierte die Autobahn im September. Und sie war besonders, weil hier auf keine Tradition Rücksicht genommen werden musste und die Masseninszenierung ganz an der Radiologik ausgerichtet werden konnte, wie Hagen schreibt.[30] Die symbolische Erfindung der Autobahn war ein Kind des goebbels'schen Radios. Das mediale Ornament der Masse wurde nicht mit dem 1.Mai oder der SA, sondern mit der Autobahn perfektioniert. Dass beide Stilmittel erst kurz zuvor erfunden wurden und die Nazis sie wie die HaFraBa-Pläne nur aufzugreifen brauchten, gehört zu den unglücklichen Zufällen. Dass sie diese ästhetisch-technischen Experimente wagten und mit ganzer Kraft wollten, ist hingegen kein Zufall, sondern in der Faschismustheorie von Sternhell gut erklärbar (Kapitel 3). Ohne sie wäre die Autobahn wahrscheinlich so wenig ins kollektive Gedächtnis eingegangen wie Mussolinis Autostrada oder die Avus. Und sehr wahrscheinlich hätten Industrie, Bahn und Militär den Autobahnfreunden Fritz Todt und Reinhard Ley früher oder später die Finanzmittel streichen können.

Hagen liegt jedoch falsch darin, dass die Arbeiter*innen am 1. Mai 1933 schon überzeugt waren. Ebenso ist nicht beweisen, dass es »Millionen« auf dem Tempelhofer Feld waren. Auch bedienten die Nazis sich nicht »noch einmal« aller Register der Propaganda, sondern fingen gerade damit an. Hagen:

> »Vom April 1933 aus gesehen, steckt das faschistische Organisationprojekt erst in den Anfängen. Gleich einen Monat später gibt Goebbels dem Radio deshalb noch einmal

---

28 Hagen, S. 118.

29 Hans Flesch war ein Nazi der ersten Stunde – ging jedoch nach dem Machtantritt unter, weil er weiterhin zum »linken« Strasserflügel hielt. Als Radiotheoretiker und Intendant des Deutschlandfunks verstand er das Potential des neuen Mediums zu nutzen. Gegen alle Gepflogenheiten und Vorschriften, setzte er in der Nacht des 30. Januar durch, dass der Marsch der SA durchs Brandenburger Tor live übertragen wurde. Vgl. Wolfgang Hagen: Das Radio – zur Geschichte und Theorie des Hörfunks – Deutschland/USA, Fink Verlag München 2004. S. 117.

30 Wolfgang Hagen irrt, dass im Dritten Reich ästhetisch nichts neues zum Radio gekommen wäre. Im schlechten Erfinden war der NS fruchtbar und die Autobahnsendung war eine ästhetische Neuerung mit eigenen Formen und Hörgewohnheiten. Vgl. S. 141.

> die Aufgabe der Aufrüstung eines weiteren Live-Ereignisses. Am 1. Mai 1933, dem ersten arbeitsfreien ›Tag der Arbeit‹ in der Geschichte Deutschlands, werden aus allen Teilen des Reiches eine in die Millionen gehende Masse von Arbeitern, Handwerkern, Bauern und kleinen Leuten nach Berlin aufs Tempelhofer Feld strömen, unterstützt durch einen Radio-Reportage-Feature-Hörspiel-Tag, wie ihn die Radiogeschichte bis dahin noch nicht gesehen hatte. Die Propaganda bedient sich noch einmal der allermodernsten Technologien (Radio aus dem Zeppelin und aus Flugzeugen inklusive), um zu testen, wieweit die Zustimmung zu den Nazis im Volke schon geht. Der 1. Mai 1933 zeigt: Die Akzeptanz ist phänomenal oder lässt sich zumindest phänomenal inszenieren. Goebbels Plan geht auf und sein Timing auch.«[31]

Ungebunden von Tradition und Hörgewohnheit steigerte sich Hitler auf der Autobahn, nicht am 1. Mai, zu Höchstform und verband die Autobahn – allein das Wort war ein Neologismus aus dem Jahr 1933 und 1934 – im kollektiven Gedächtnis untrennbar mit ihm. Und ihr größter Vorteil gegenüber den vielen Aufmärschen war, wie Joseph Goebbels gut wusste, die Möglichkeit, sie als vermeintlich unpolitisch zu inszenieren.[32] Noch heute wird diese Sicht oft unkritisch fortgesetzt.

Hagen kommt in seiner Geschichte des Radios zu dem falschen Schluss, das Dritte Reich sei im Medium Radio nicht kreativ gewesen und habe gar nichts neues geschaffen, eben weil er die Autobahn nicht untersucht hat. Der Vater des Gedankens ist hier ähnlich wie bei der Überhöhung Adenauers Stadt-Straße zur ersten Autobahn der verständliche Wunsch, die Nazis nicht größer zur machen, als sie waren. Aber er ist dennoch falsch. Das Gefährliche war gerade die faschistisch-futuristische Fähigkeit – im Gegensatz zum Konservatismus, Rassismus oder Nationalismus als solitäre Strömungen –, schlechtes Neues hervorzubringen. Ernst Bloch erkannte das besser: »Diese Zeit fault und kreißt zugleich. Der Zustand ist elend oder niederträchtig, der Weg heraus krumm. Kein Zweifel aber, sein Ende wird nicht bürgerlich sein.«[33]

Die Liste der neuen Formate zur Autobahn und zum Auto ist lang: die Bauschlacht mit Live-Moment, die Eröffnungszeremonie in der Wochenschau und Radio, die Autobahnlyrik, die ästhetisch überhöhten Fotografien und Filme von Brücken und Silberpfeil-Rennwagen, das Autobahnhörspiel mit Liebesgeschichten und Alltagssorgen, der Autobahndokumentarfilm„ der bürgerlich-konservative Empfang im Theater und die Autobahneröffnung als Volksfest.

Erst als die Siegesberichte von der Front kamen und die echten Soldaten statt der Bausoldaten als Helden gefeiert werden konnten, hatte die Autobahn ihren Dienst getan. Im Frühjahr 1940, in der kurzen Kriegspause zwischen dem Angriff auf Polen und dem auf Frankreich, findet sich noch mindestens ein Wochenschaubericht zur Autobahn, der sie abermals als Friedenswerk preist, scheinbar um ein Gefühl von Normali-

---

31 Hagen, S. 140.

32 Nach den brutalen Machtdemonstrationen 1933 veranlasste Goebbels ab 1934 im wichtigsten Medium, dem Radio, eine Entpolitisierung und das Senden von viel unpolitischer Unterhaltung. Sein Neologismus »leichte Musik« war durchaus als Propagandaangebot gemeint. Unterbrochen wurde das dezidierte unpolitische Programm allerdings durch mindestens fünf Nachrichtensendungen täglich, die es zuvor nicht gab. Vgl. Haagen, Radio, S. 140.

33 Ernst Bloch: Erbschaft dieser Zeit, [Locarno 1935] Suhrkamp, Frankfurt, 1992, Vorwort 1935, S. 15.

tät herzustellen. Die große Zeit der Autobahnpropaganda brach mit Kriegsbeginn 1939 fast ganz ab, was weiter dazu beitrug, sie später zum Erinnerungsort für die friedlichen sechseinhalb Jahre zu machen und die Konzentrationslager weiterhin zu unterschlagen.

Arbeit die adelt

Männer und Frauen, die in der im Aufschwung begriffenen Rüstung oder Chemieindustrie arbeiteten und wirklich in die Millionen gingen, wurden viel seltener gefilmt, fotografiert und gezeigt. So waren die wenigen Autobahnarbeiter*innen eine medial präsente und gefeierte Minderheit. Sie mögen anfangs noch annährend ein repräsentativer Querschnitt Millionen Arbeitsloser gewesen sein. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung ab Mitte der 1930er Jahre wurden es jedoch mehr und mehr die Übriggebliebenen, die keine bessere Stelle finden konnten, bis schließlich KZ-Häftlinge in diese unbeliebte Arbeit gezwungen werden mussten. Die identische Arbeit sollte sie jedoch nicht länger »adeln«, sondern »frei machen«, worin die Nazis ihre Lügen in zynischer Unverschämtheit enthüllten, weniger gegenüber den Zwangsarbeiter*innen, sondern gegenüber den ersten »arischen« Autobahnarbeiter*innen, denen man hier offen zeigte, dass Hitlers Losung von der »Arbeit die adelt« das Kleingeld des ideologischen Trugs war, dass es nun nicht zu aristokratisch war, um es den Häftlingen aufzuzwingen, für die ja gar keine Ideologie der Arbeit nötig war. Die Häftlinge als zweites Publikum der Arbeitspropaganda wurden so auf eine Stufe mit deren erstem Publikum gestellt, den arbeitslosen KPD'lern an den Autobahnbaustellen.

Und kommt die Vehemenz, mit der der Arbeitsfetisch in vielen Lagern lächerlich gemacht wurde, nicht auch vom Wunsch, nachträglich den Verrat am proletarischen Zweig der Nazis, an der SA zu rechtfertigen? Die Häme gegenüber den 800.000 SA-Männern, die Verachtung gegen deren Arbeitsfetisch als Sozialismusersatz und die vermeintliche Gleichheit in der Volksgemeinschaft, konnten auch nach dem Röhmputsch nicht öffentlich gezeigt werden und musste scheinbar in *ihren* Lagern von der SS kompensatorisch einmal hinausgeschrien werden. Der Umschlag von der adelnden »arischen« Autobahnarbeit zur erniedrigenden nicht-arischen Zwangsarbeit ist exemplarisch für den Zusammenhalt der ungleichen Volksgemeinschaft durch Ausschluss einer dritten Gruppe.

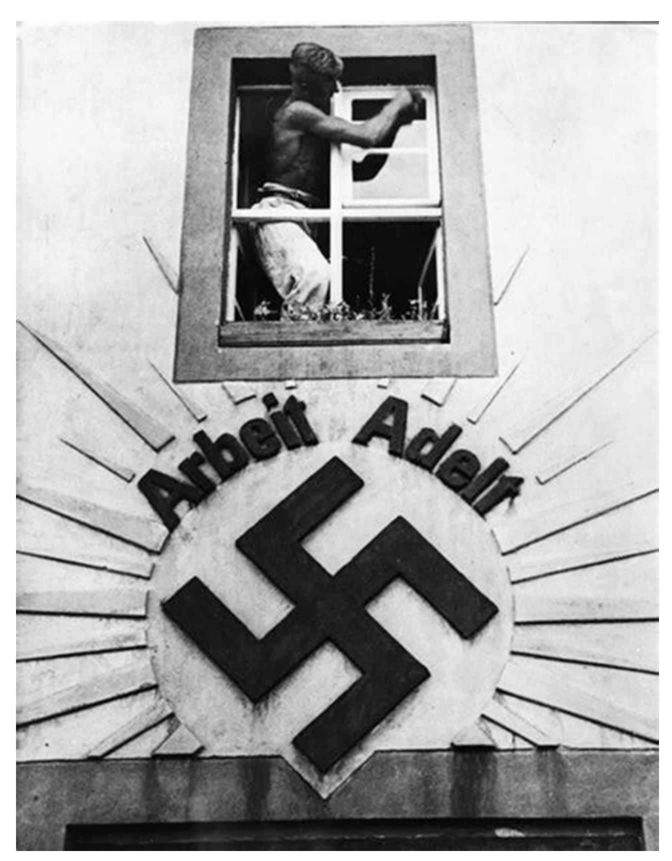
Interessanterweise ist der Umschlag von der adelnden zur erniedrigenden und vernichtenden Arbeit an der Autobahn nicht ins kollektive Bewusstsein eingegangen. Bis heute wird nicht verstanden, dass die SS sich mit den Sprüchen an den Lagertoren nicht nur über die Häftlinge, sondern über die vermeintliche Dummheit der freien »arischen« Arbeiter*innen lustig gemacht hat. Indem sie ihre eigene Vulgarisierung des Marxismus für bare Münze genommen hat, dass Sozialismus gleich Arbeit sei, hat sie mit dem Spruch »Arbeit macht frei« und ähnlichen sagen wollen, »Dir werden wir unseren ›Sozialismus‹ im Konzentrationslager schon beibringen.«[34] Die SS als anti-sozialistische

34 Heartfield, John, Doppelblatt aus AIZ, Jg. 12, Nr. 28, 20.7.1933, online Ausstellung der Akademie der Künste Berlin, https://heartfield.adk.de/node/6166 Bildinschrift: »Reichsminister Dr. Frick: ›Der Herr Reichskanzler hat eindeutig festgestellt, daß die Revolution abgeschlossen ist. Wer weiterhin noch von einer Fortsetzung der Revolution oder von einer zweiten Revolution redet, muß sich dar-

Terrortruppe hat sich mit den Sinnsprüchen an den Lagertoren über das S in NSDAP lustig gemacht, indem Sozialismus vollends in sein Gegenteil verkehrt wurde.

Die Propaganda der zwölf Jahre hat über die Wirklichkeit triumphiert, sonst würde die Autobahn nicht heute noch mit guter Arbeit assoziiert werden.

Abb. 58: Ein Haus der Deutschen Arbeitsfront (DAF) ist mit einem Hakenkreuz geschmückt und dem Wahlspruch der DAF, »Arbeit adelt«. Die DAF verwaltete den als »Pflichtjahr« beschönigten Zwangsarbeitsdienst und war offiziell der Ersatz für die zerschlagenen Gewerkschaften; Foto: DAF/Bundesarchiv.



über klar sein, daß er sich damit gegen den Führer selbst auflehnt und entsprechend behandelt wird‹ […].« Bildunterschrift: »Dir werden wir unsern ›Sozialismus‹ im Konzentrationslager schon beibringen«

Abb. 59: Gemälde im Auftrag der DAF als Persiflage der Arbeiterbewegung: statt Marx, Lenin oder Luxemburg sind die Profile von Hitler und Hindenburg gemalt; DAF Propaganda-Postkarte, 1933/1934, Bundesarchiv.



Abb. 60: Jüdische Männer mussten in Reih und Glied antreten, vor SA-Männern aus Bamberg. Sie wurden von diesen gezwungen, die Trümmer ihrer am 9. November 1938 niedergebrannten Synagoge und Talmud-Schule in Burgpreppach (Bayern) zu beräumen sowie auf den Feldern zu arbeiten. Sie wurden danach im KZ-Dachau interniert; Fotografie: Stürmerarchiv im Stadtarchiv Nürnberg. Vorne links: Rabbiner Fritz Nussbaum, vorne rechts: Lehrer Linz.



Abb. 61: Heartfield verbindet auf dieser Collage den Röhmputsch mit der Hoffnung auf ein Zerwürfnis und einen Bruderkrieg zwischen SS und SA. In der Nacht vom 30. Juni auf den 1. Juli 1934 ermordete die SS führende Mitglieder der SA, Heartfield 1934.

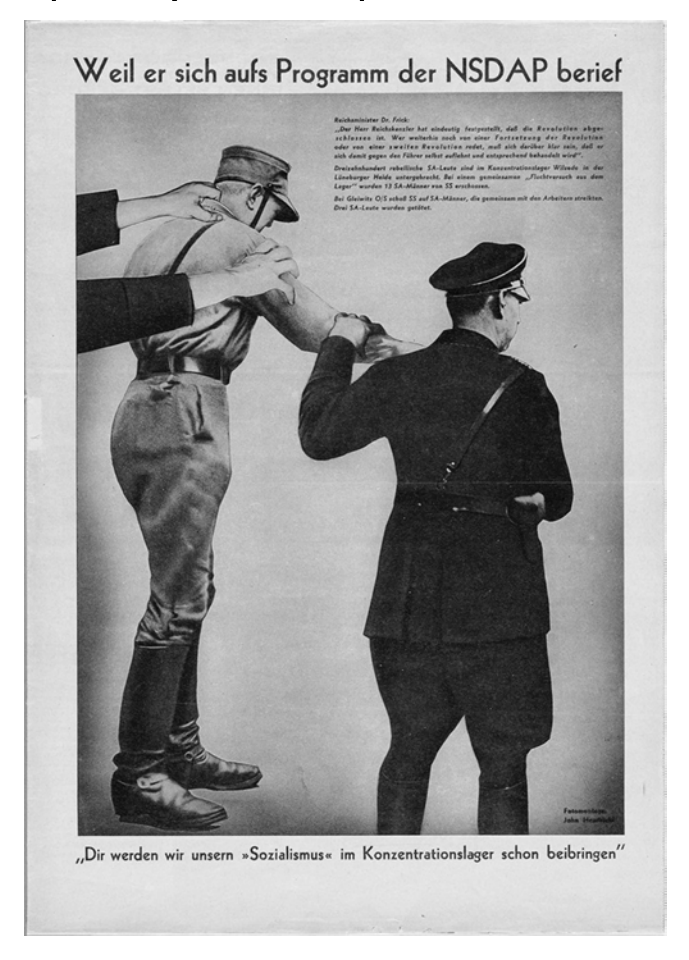


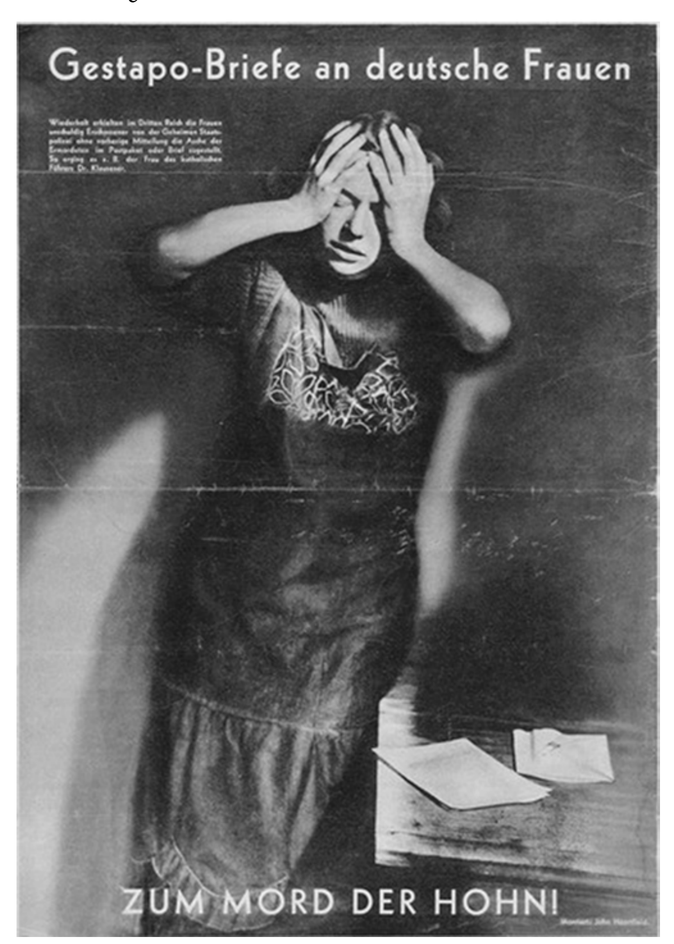
Abb. 62: Am Ende des Jahres der großen Arbeitsschlacht 1934 wollte Heartfield auf die Lügen der Nazi-Propaganda hinweisen. Während die Nazis ständig von der Arbeit redeten, war ihr eigentliches Handwerk das Halten von Gefangenen, die zur Arbeit gezwungen wurden. Die Übernahme des Saarlandes stand kurz bevor und damit die Inhaftierung der nächsten Kontingente, daher der Untertitel: »Wenn wir die Saar in die Finger bekommen gibt's Überstunden für uns vom Mordsturm noch und noch.« Das war ein Appell an die Saarländer, in der Volksabstimmung für Frankreich zu stimmen, vergeblich. Heartfield am 13.12.1934 im Exil, wurde nicht gedruckt.



Abb. 63: Ein Propagandafoto der SS zeigt Häftlinge im KZ Sachsenhausen 1940 vor einem auf sie gerichteten Maschinengewehr. Auf den Baracken hinter ihnen steht: Wahrhaftigkeit, Opfersinn, und, Liebe. Solche Sinnsprüche gab es in vielen KZ; Foto: SS/FSB Archiv Moskau/Gedenkstätte Sachsenhausen.



Abb. 64: Heartfield 1934: »Zum Mord der Hohn«. Bildinschrift in der AIZ 1934, gedruckt in Prag im Exil: »Wiederholt erhielten im Dritten Reich die Frauen unschuldig Erschossener von der Geheimen Staatspolizei ohne vorherige Mitteilung die Asche der Ermordeten im Postpaket oder Brief zugestellt. So erging es z.B. der Frau des katholischen Führers Dr. Klausener.« Klausner war am 30. Juni 1934 im Röhm-Putsch in seinem Dienstzimmer ermordet worden. Er hatte die Nazis kritisiert und war Mitglied der katholischen Aktion.



Neue Männlichkeiten

Der 1. Mai war Hitlers erster Versuch, zu den besiegten Feind*innen zu sprechen, der Arbeiter*innenbewegung. Im Folgenden werde ich die These vertreten, dass die subjektive Vereinnahmung der roten Arbeiter*innen 1933 nicht gelang. Zwar hatten ihre Organisationen kapituliert, aber deren Massenbasis noch nicht. Deren überwiegende Integration gelang erst, wie viele Zeitzeug*innen schrieben, in der zweiten Hälfte der

1930er Jahre. Freilich spielte Terror eine wichtige Rolle. Die größte Bedeutung hatte jedoch, wie George Mosse betont, der Maskulinismus. Robert Raewyn Connell schlägt für die weitere Analyse drei Grundformen patriarchaler Männlichkeit vor: eine hegemoniale, eine komplizenhafte und eine negative.[35] Die hegemoniale Form wurde von den Bonzen, der SS, den Rennfahrern und sonstigen Sporthelden repräsentiert, die negative Form waren die Juden*Jüdinnen und die politischen Gefangenen in den Lagern. Zur komplizenhaften Männlichkeit gehörte z.B. das Angebot an die Autobahnarbeiter, sich fortan als »Deutsche Arbeiter«, »Volksgenossen« und »Helden der Arbeit« zu verstehen, ohne freilich jemals so »arisch« und »herrenmenschlich« werden zu können wie die ökonomisch weit über ihnen Stehenden.

Goebbels' Beitrag zum kollektiven Gedächtnis in Radio und Film

Die Reichsautobahn war eine ausschließlich von Männern geplante und gebaute Infrastruktur. In der gesamten Planung von der Avus 1909 bis zur Ausführung der Reichsautobahn und wahrscheinlich noch Jahrzehnte in die Nachkriegszeit hinein findet sich meines besten Wissens nicht eine einzige Frau. Für ein halbes Jahrhundert, vielleicht auch ein dreiviertel Jahrhundert war der Straßenbau mehr oder weniger ein Wirtschaftssektor ohne Frauen. Die einzigen Ausnahmen waren die Zwangs- und Sklavenarbeiter*innen 1939 – 1945.

An der Reichsautobahn gab es natürlich (wie auch später) Sekretärinnen und Köchinnen und tausende Hausfrauen, die unbezahlte und unsichtbare Sorgearbeit verrichteten. Sie blieb unsichtbar, insofern sie nicht dokumentiert wurde und keine allgemeine Aufmerksamkeit erfuhr und daher heute in Zeitungen, Ton- und Filmdokumenten nicht abgebildet ist. Die Arbeit der Männer ist hingegen überdurchschnittlich gut dokumentiert. Die Bauarbeiter, die Planer, die Architekten, die Propagandisten, die Rennfahrer, die Busfahrer, Politiker und Autofahrer sind massenmedial verbreitet worden und heute noch im Archiv erhalten. Nicht so die Frauen – somit tradiert sich die Dichotomie von Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit in der historischen Quellenlage. Ebenso triumphiert die NS-Propaganda bis heute über die Sabotage des ISK zur ersten Abschnittseröffnung, da von ihr scheinbar weder Fotos noch Filmaufnahmen erhalten sind. Unser Blick auf den NS ist in Film, Foto und Audioaufnahmen immer noch der Blickwinkel, den uns die Goebbels'sche Propaganda zuweisen sollte. Wir laufen deshalb beim unkritischen Lesen, Sehen und Hören Gefahr, in die uns zugewiesene Rolle zu verfallen. Dass der Blick des Faschismus auf die Autobahn fast nie als solcher eingeordnet wird, zeigt bis heute den Erfolg der Inszenierung der Autobahn als unpolitisches Format. Georg Seeßlen hat auf das halbbewusste nazistische Erbe in der Populärkultur bis in die Gegenwart hingewiesen. Einen abweichenden medialen Blick aus den 1930er Jahren finden wir meines besten Wissens nach nur in einigen Berichterstattungen des britischen Guardian über mindestens einen Autobahnbauarbeiterstreik. Die vielen Streiks begannen im März 1934 bei Frankfurt, hatten ihren Höhepunkt in Ostpreußen 1935 und endeten ab 1937 weitgehend. Oft sangen die Arbeiter die Internationale oder spotteten offen über den Führer, zuletzt am 3.1.1939 bei Danzig, und wurden dafür meist von der

35 Connell, S. 96 – 99.

Gestapo abgeholt. Besonders 1934 bis 1936 beteiligten sich immer wieder die SA-Männer an den Streiks, obwohl sie eigens auf die Baustellen geschickt wurden, um eben das zu verhindern.[36] Dieses ganze wichtige Kapitel der Geschichte der Arbeiter*innen und der Autobahn ist so gut wie vergessen, weil es nicht gefilmt, fotografiert oder anderweitig dokumentiert wurde. Nur Vermerke wie dieser sind erhalten: »dass [...] [diese] Arbeiter zu einem großen Teil politisch unzuverlässige Elemente sind [...].«[37] Eine Collage von John Heartfield zur Autobahn blieb in der Versuchsphase.[38]

Vom Kriegsende sind die Fotos der zerstörten Brücken ins kollektive Gedächtnis eingegangen, aber neutralisiert wurden sie von den Fotos der hergerichteten oder neu gebauten Autobahnen. Diese stehen in ästhetischer Kontinuität zu den 1930er Jahren, sagen aber im bewussten Text: Seht her, wir haben den Krieg und die Nazizeit durch den Aufbau überwunden und hinter uns gelassen.

Was bleibt, sind Texte in den Flugblättern des ISK und äußerst spärliche Berichte aus der Nachkriegszeit, in denen von Streiks und den schlimmen Arbeitsbedingungen berichtet wird, sowie die von der Öffentlichkeit ignorierten Berichte überlebender Zwangsarbeiter*innen. Alle diese abweichenden Blicke und Berichte fanden fast gar keine Verbreitung, weder im Dritten Reich noch danach. Ganz im Gegenteil wurde, wie im Kapitel 12 und 13 gezeigt, das Lob der Autobahn im Nachkrieg fortgesetzt. So konnte die NS-Propaganda und insbesondere ihre vermeintlich harmlose Ästhetik unwidersprochen wirksam bleiben. Fatal war und ist das Ungleichgewicht der Mittel: Während der Kamerablick und die Radio-Hör-Erinnerung des NS nie ihre Macht verloren haben, sind die wenigen abweichenden und widersprechenden Angebote nur in Textform erschienen. Zu lesender Text jedoch erreicht viel weniger Menschen und berührt die meisten heute kaum noch. Die Auseinandersetzung mit den konstruierten Maskulinitäten des NS ist daher unweigerlich eine mit den professionellen und von der Zensur gewollten Produkten und gerade keine Abbildung der Wirklichkeit und auch keine Abbildung von verschiedenen Positionen. Hinter jeder Kamera und jedem Radioreporter saß bei aller verbleibenden Freiheit zur Ausgestaltung der Vorgaben, Goebbels' Ministerium für Propaganda.

Eines der leicht zu erkennenden Mittel dieses Blicks ist das Unsichtbarmachen von Frauen, oder, wo sie kurz auftauchen und Hitler die Hand schütteln, ihre Nebenrolle als schmückendes Beiwerk.[39]

---

36 Lärmer, S. 76 – 80.

37 NSDAP Halle-Merseburg, 1937, in: Lärmer S. 80f.

38 John Heartfield »Gefangene«, in der Kategorie »Arbeitsmaterial«, undatiert, online bei Heartfield.ADK.de.

39 Vgl. Die Wochenschau zur Eröffnung Frankfurt – Darmstadt 1935.

Abb. 65: Typische Reklame für ein Luxus-Auto Ende der 1920er Jahre mit einer »mondänen Dame«. Dies endete mit den Nazis und wurde im Nachkrieg von beiden Republiken nicht fortgesetzt; Auto Magazin, Juli 1929.



Frauen kamen vor als Publikum an den fertigen Autobahnen. Auf wenigen Propagandafotos sind sie zu sehen als Beifahrerin, Mutter der Kinder beim Picknick am Rastplatz, Ehefrau und Freundin oder als Zuschauerin an der Strecke, während Hitler mit Entourage vorbei braust. Fotos von Reisebussen mit einem BDM-Ausflug und wenige, seltene Fotos mit der begüterten Frau am Steuer sind die Ausnahmen. Als Reklame-Ikone überhöht wie oft in den 1920er Jahren wurden sie jedoch nicht mehr. Mit dem NS brach die Tradition der Autoreklame mit und für Frauen ab. Auch beim Auto war

der Faschismus eine Zurückdrängung der bereits erreichten, wenn auch geringfügigen Gleichstellung.[40]

Die Autobahn nimmt dennoch keine Extremposition der Geschlechterpolitik ein. Sie war nicht ausschließlich männlich-militärisch wie der Westwall oder die »Reichskristallnacht«. Sie war aber auch nicht überwiegend zivil und friedlich wie die KdF-Reklame für den Ostseeurlaub im KdF-Haus und KdF-Kreuzfahrtschiff, die auch ganz ohne Heldenmänner, Schweiß und Blut auskommen konnten. Auf der Autobahn wurde regelmäßig gestorben, hunderte Arbeiter blieben auf der Strecke und ein Rennfahrer. Männliche Vorarbeiter und Baufirmen brachten männliche, ehemals Arbeitslose zu Tode und bei den potentiell tödlichen Geschwindigkeitsrekordfahrten waren fast keine Frauen dabei. 1938 ist eine unter vielleicht 100 Männern zu sehen.[41] Die Autobahn hatte so beide Seiten, das Kämpfen und Sterben, und ihre helle Vorderseite als »die wunderbar weiße, blanke Reichsautobahn-Straße« für das private Freizeitvergnügen.[42]

Kontinuität der Geschlechterverhältnisse

Eine Klimaaktivistin sagte zu diesem Buch, es interessiere sie nur, wenn Frauen und Feminismus eine wichtige Rolle einnehmen. Ich stimme ich ihr zu. Heute kann eine Analyse des Automobilismus Frauen als aktive Akteur*innen berücksichtigen. Im Rückblick können wir jedoch nur spekulieren, was sie als zwangs-passiviertes Publikum dachten und träumten. Wie Brockhaus zeigt, spricht vieles dafür, dass die Autobahnpropaganda auch Frauen erreicht hat mit Tagträumen vom eigenen Auto, vom Geschwindigkeitsrausch und vom schönen Urlaub. Die Psychoanalyse legt nahe, den Träumen der Massen einen hohen Stellenwert einzuräumen, wie Wilhelm Reich in der »Massenpsychologie des Faschismus«.[43]

Gleichwohl gab und gibt es keine Gleichberechtigung und Gleichstellung im Automobilismus. Noch heute fahren Frauen seltener Auto, besitzen seltener einen Führerschein, verursachen absolut und relativ seltener und weniger schlimme Unfälle. Frauen kämpfen weniger oft fanatisch für eine autofreundliche Innenstadt, für das Recht auf Rasen und auf das legalisierte eine Bier am Steuer. Bisher gab es auch keine Frauen, die in illegalen Autorennen in Städten Unbeteiligte zu Tode fahren.

Der Motorsport ist ein safe-space für die hegemoniale Männlichkeit geblieben, es wird gar nicht in Frage gestellt, warum dort nur Männer am Werk sind. Der gesamte Komplex Automobilismus bis zur »motorisierten Gewalt« der Alltagsdrängler ist hegemonial-maskulinistisch.[44] Die BRD räumte verheirateten Frauen das Recht auf einen Führerschein ohne Zustimmung des Gatten 1977 ein (die DDR 1949).

---

40 Vgl. Connell, S. 213.

41 Vgl. Film über die Rekordfahrt von Caraciola 1938, in dem er 438 km/h erreichte.

42 »die wunderbar weiße, blanke Reichsautobahnstraße« vgl., Radioreporter Bernhard Ernst, Eröffnung des Teilstücks Frankfurt-Darmstadt 1935.

43 Wilhelm Reich: Die Massenpsychologie des Faschismus. Verlag für Sexualpolitik, Kopenhagen 1933.

44 Vgl. zur motorisierten Gewalt, Gegenstrom Berlin, Das Auto-Ausstiegs-Manifest. Warum wir eine Anti-Auto-Bewegung brauchen. August 2019.

Feminismus betrifft 100 Prozent der Menschen, weil die Zuordnung bestimmter Eigenschaften an ein Geschlecht in der Matrix der binären Zwangsheterosexualität (Aufteilung der Welt in zwei Geschlechter) unweigerlich auch das je andere Geschlecht betrifft. In diesem Sinne betraf die Konstruktion der neuen nazistischen Männlichkeiten auch die Frauen.

Eine aktive Rolle spielten Frauen an der Autobahn wahrscheinlich nur im ISK. Die linksextreme Widerstandsgruppe »Internationaler Sozialistischer Kampfbund« störte die Einweihungsfeier der ersten Autobahn bei Frankfurt mit nächtlich an die Brücken gepinselten Parolen wie »Nieder mit Hitler«, sodass der Propagandafilm später geschnitten werden musste.[45] (Fotos wurden scheinbar vernichtet, sie sind nicht erhalten.) Millionen Frauen hingegen waren vor den Radios und Zeitschriften, Filmen und Zeitungen passives Publikum. Auch später im Krieg scheute sich die Wehrmacht, Frauen als Kämpferinnen zuzulassen. In der Roten Armee, bei den Partisan*innen und in den Widerstandsgruppen gab es sie hingegen.[46]

Schamgefühle

Im Frühjahr 1933 hatten die Nazis alle einflussreichen Kreise Deutschlands bis auf die KPD für ihr Projekt einer Diktatur gewonnen und heute wird oft vergessen: auch die Gewerkschaften und die SPD machten mit. Hitler »ergriff« die Macht nicht, er bekam sie von Hindenburg geschenkt, um im Bilde zu bleiben. Die paramilitärischen Gruppen von SPD und KPD hätten es nach Mannschaftsstärke mit SA und SS aufnehmen können. Die Gewerkschaften hatten die Macht, einen Generalstreik auszurufen. Der Preis wäre, das dürften alle gewusst haben, ein Bürgerkrieg gewesen.

Noch in der Nacht vom 30. Januar, als Hitler zum Kanzler ernannt wurde, klopfte nicht Ernst Thälmann persönlich, aber immerhin der schon bekannte Walter Ulbricht an die Tür des Gewerkschaftshauses in Berlin, um den gemeinsamen Aufruf zum Generalstreik anzubieten. Er durfte jedoch nicht einmal vorsprechen, der Pförtner schickte ihn weg.

---

45 https://www.zukunft-braucht-erinnerung.de/widerstand-des-internationalen-sozialistischen-kampfbundes-isk/.

46 Adam Sacks: Der Widerstand der Frauen und Kinder, Jacobin Magazin, 8.5.2021.

Abb. 66: Die Zeitung der KPD, rote Fahne, am 22. Januar 1933 titelte bereits, das drohende Unheil erwartend: »Antifaschisten, verteidigt das rote Berlin!/Gegen die Schleicher {Reichskanzler} – Bracht {ungewählter Regierungschef in Preussen}-Diktatur! Gegen jede blutige Hitler-Provokation!«; Online verfügbar dank dem Haus der Pressefreiheit.
Abb. 67: Die letzte Ausgabe der Zeitung der KPD, »rote Fahne« erschien am Wochenende 26./27. Februar 1933. Es wird bereits vor Wahlfälschung in Berlin-Neukölln gewarnt und über die Besetzung der Zentrale der KPD, das Karl-Liebknecht-Hauses berichtet. Titel: Es lebe der Kommunismus. Text 1: Das Hakenkreuz regiert in Deutschland; Online verfügbar dank dem Haus der Pressefreiheit.



Die Rote Fahne

Antifaschisten verteidigt das rote Berlin!

Gegen die Schleicher-Bracht-Diktatur! Gegen jede blutige Hitler-Provokation!

Aus dem Inhalt:

Wofür marschiert Hitler?

Die Rote Fahne

Es lebe der Kommunismus

Wählt KPD Liste 3

Statt der Arbeiter*innen marschierten in derselben Nacht die Braunhemden der SA und der »Stahlhelm« durchs Brandenburger Tor. Der KPD blieb nichts anderes übrig, als mit dem Mut der Verzweiflung alleine zum Streik aufzurufen. Die Gewerkschaftsführung flehte ihre Mitglieder daraufhin beinah an, nicht auf sie zu hören. »Kühles Blut und Besonnenheit erstes Gebot!« stand über einem gemeinsamen Flugblatt des ADGB und gegen die Aufrufe der KPD gerichtet: »Lasst euch nicht zu voreiligen und darum schädlichen Einzelaktionen verleiten«.[47] Der richtige Zeitpunkt kam dann allerdings nie, jeder Zeitpunkt galt als »voreilig«. Am 18. März, als der Terror sich gegen die Gewerkschaften selbst wendete, bat deren Präsident in einem offenen Brief den Reichspräsidenten untertänigst und höflichst, Hitler davon abzuhalten. Als der Terror

47 https://www.verdi.de/ueber-uns/idee-tradition/jahrestage-gedenktage/++co++ccdff626-16be-11e2-8351-0019b9e321cb und ADGB et al., Flugblatt »an die Mitglieder der Gewerkschaften« vom 30. Januar 1933, Abrufbar unter https://www.verdi.de/++file++5770af5a6f684446637b40df/download/330130.jpg.

einen Monat zuvor gegen die KPD begonnen hatte, war nichts dergleichen vom ADGB zu hören gewesen.

Heute schreibt die Stiftung des Gewerkschaftsbunds (DGB), die Festigung Hitlers als Diktator wäre am 24. März mit dem Ermächtigungsgesetz endgültig besiegelt gewesen.[48] Was für eine interessante Auslegung der Geschichte! Für Widerstand war es demnach immer zu früh, oder immer schon zu spät. Und sie ist doppelt falsch, denn auch nach der Reichstagswahl am 24. März wurden Streikaufrufe unterdrückt, obwohl bis zur Zerschlagung der Gewerkschaften am 2. Mai noch sechs Wochen Zeit waren. Der 1. Mai wäre ein guter Termin gewesen.

Stattdessen distanzierte sich der ADGB fünf Tage nach dem Wahlerfolg der NSDAP am 29. März sogar von der SPD und zeigte einmal mehr, dass er für einen italienischen Faschismus und die Volksgemeinschaft zu haben wäre.[49]

Heinz Niemanns Einschätzung scheint daher noch zu freundlich: »Der ADGB wähnte sich unersetzbar und hoffte zu überwintern«.[50] Und noch Wippermanns Resümee halte ich für zu unkritisch: »Nicht die Linken, die Konservativen zerstörten die Weimarer Demokratie.«[51] Die Konservativen wollten Weimar mit der neuen führenden Gruppe, den Nazis, überwinden, wie Knickerbocker ihnen nahelegte. Aber die Spitzen von SPD und Gewerkschaften waren willige Helfer, noch lange bevor es ihre Massenbasis wurden. Deren Hauptargument ist heute, dass die KPD ein gemeinsames Bündnis abgelehnt habe. Die Sozialsfaschismus-These der Moskauer Komintern von 1928 und 1929 habe breite anti-faschistische Bündnisse in ganz Westeuropa sehr erschwert.[52] Das stimmt, aber der entscheidende Punkt ist, dass die KPD im Sommer 1932 zur Vernunft kam und mehr als ein halbes Jahr um die Zustimmung von SPD und Gewerkschaftsbund warb.

Von der Hoffnung auf die Einheitsfront gegen Hitler ist die sogenannte Antifa-Fahne erhalten geblieben. Die beiden Fahnen im Kreis standen für die erhoffte Zusammenarbeit von Sozialdemokrat*innen und Kommunist*innen. (Wie üblich für die Zeit sind alle drei Arme die von Männern.)[53]

---

48 Boeckler Stiftung, Zerschlagung der Mitbestimmung 1933: Eine Ausstellung über das Ende der ersten deutschen Betriebsdemokratie, unter: https://www.boeckler.de/veranstaltung_42536.htm .

49 Hans-Joachim Buss (1973): Dreimal Stunde Null. Gewerkschaft am Schienenstrang; Aufstieg und Wandlungen 1897–1972. Verlag Hauptvorstand der GdED, S. 144-156, In: https://de.wikipedia.org/wiki/Allgemeiner_Deutscher_Gewerkschaftsbund#cite_ref-Buss143_4-1.

50 Heinz Niemann, Die ignorierten Mahnrufe: Die Uneinigkeit der Linken erleichterte den Nazis die Niederschlagung ihrer Gegner, in: VVN-BdA, das Jahr 1933, https://dasjahr1933.de/die-ignorierten-mahnrufe/.

51 Wolfgang Wippermann: Wider die Ammenmärchen. VVN-BdA. https://dasjahr1933.de/wider-die-ammenmarchen/.

52 Auf dem VI. Kongress der Komintern wurde am 23.4.1929 das Amt des Vorsitzenden abgeschafft und Bucharin entlassen und vom Politbüro ausgeschlossen. Unfähige Leute im ZK der KPDSU übernahmen die Leitung der Komintern, an ihrer Spitze Stalin. Vgl. Guiseppe, Fiori: Das Leben des Antonio Gramsci. Rotbuchverlag Berlin 2013, S. 344.

53 für eine ausführliche Kritik des Maskulinismus in der Oktoberrevolution siehe Bini, Adamcza: Beziehungsweise Revolution. 1917, 1968 und kommende. Suhrkamp-Verl. 2017.

Es kam im Frühjahr 1933 zu einzelnen Widerstandsaktionen, Demonstrationen und Subversionen von Seiten der Arbeiter*innen, jedoch blieb das alles vereinzelt und aussichtslos, ohne zentralen Aufruf, den nur die Gewerkschaften hätten geben können.

Von einem Opportunismus schlitterten Gewerkschaft und SPD in den nächsten. Statt der offen terrorisierten KPD den Rücken zu stärken oder die Wahl ganz zu boykottieren, forderte die Mitgliederzeitschrift »Gewerkschaft« am 11. Februar – in Frakturschrift! – für die SPD zu stimmen.[54] Einige Zitate sind dokumentiert, die zeigen, wer gerne mit ins Dritte Reich wollte. So rief der Gewerkschaftsfunktionär Fritz Tarnow am 7. März auf einer Kundgebung der SPD in Kassel: »Herr Hitler, wir warten! Rufen Sie uns, wir sind zur Stelle!«[55] So ging es weiter bis zum traurigen Höhepunkt der Unterwürfigkeit am 1. Mai. Gleichwohl leisteten Teile von Ortsgruppen weiterhin Widerstand in der Illegalität, manche bis 1940.[56]

Eine ehrlose Niederlage

Einige Funktionäre der Gewerkschaften bekannten in der Nachkriegszeit, sich zu schämen für ihr feiges Stillhalten 1933.[57] Wenigstens die Wähler*innen der KPD hatten, wenn man den altmodischen Ausdruck nutzen möchte, eine schwere aber ehrenvolle Niederlage erlitten. Für die Anhänger*innen der SPD, ihrer (nutzlosen) Kampforganisationen wie der Eisernen Front und der Gewerkschaften kam die Niederlage einige Monate später, aber es war eine durch und durch ehrlose.

Statt ihre letzte Chance zu ergreifen, riefen die Gewerkschaften und ADGB zusammen mit Hitler zum *»Tag der deutschen Arbeit«* am 1. Mai auf. Die Arbeiter*innen sollten »standesbewußt demonstrieren und ein vollberechtigtes Mitglied der deutschen Volksgemeinschaft werden.«[58] Am 2. Mai ließ die Regierung die Gewerkschaftshäuser im ganzen Land überfallen und erklärte sie für aufgelöst. Einige Funktionär*innen wurden in KZ eingewiesen. Wer sich weiterhin ruhig verhielt, wurde jedoch meist verschont. Damit hatten die Nazis die Operation Machtübertragung gewonnen, denn die große Gefahr des Generalstreiks war damit endgültig abgewendet.[59]

Wenn sich selbst die Funktionär*innen schämten, werden es dann die Millionen Gewerkschaftsmitglieder nicht auch getan haben? Wie viele von ihnen hätten kämpfen wollen, wissen wir nicht. Ich denke, dass sie sich schämten über die freiwillige Unterordnung ihrer Organisationen und das immer weiter gehende Anbiedern bei den

---

54 Anton, Reißner: Klare Fronten!, In: Gewerkschaft, 11.2.1933, online: https://www.verdi.de/++file++5770af5d6f684446637b4107/download/330211.png.

55 Ulrich Schneider, Erinnerung an den 7. März 1933 in Kassel: Faschismus – das ist die Vernichtung der Rechte der Arbeiterbewegung, https://dasjahr1933.de/erinnerung-an-den-7-marz-1933-in-kassel/.

56 Stefan Heinz, Arbeiterwiderstand hatte die größten Verluste zu beklagen. Interview mit der Gerda-Henkel-Stiftung. 12/2015, https://lisa.gerda-henkel-stiftung.de/gewerkschaften_widerstand.

57 Stefan Heinz, 2015.

58 So der Aufruf des ADGB-Bundesvorstands zur Teilnahme an den Feiern zum »Tag der nationalen Arbeit«, veröffentlicht am 22. April 1933 in der »Gewerkschafts-Zeitung«.

59 »Trotz ihrer strukturellen Schwäche waren sie nach wie vor ein Machtfaktor. Aus Sicht der NS-Führung mussten sie beseitigt werden.« In: Heinz 2015.

Nazis – umso mehr, als es ihnen nicht genützt hat und nur weitere Häme einbrachte. Im Folgenden vertrete ich die These, dass Hitler das Schamgefühl der besiegten Arbeiter*innen (mehr die der SPD als die der KPD) ausnutzen konnte für sein Angebot der Kompliz*innenschaft. Dies bezieht sich im Weiteren nur auf die Männer. Wie die Frauen von SPD und KPD sich fühlten, wäre eine weitere Studie, die hier nicht geleistet werden kann.

1. Mai und Autobahn

Der Gewinnung der Arbeiter für sein Deutschland räumten Hitler und Verbündete zentrale Bedeutung ein, denn ohne geschlossene Reihen, ließ sich kein Weltkrieg machen und Streiks sollte es auch nicht mehr geben. Ein Teil des zwölften Kapitels in »Mein Kampf« widmet sich vor allem dieser Frage, der Zurückdrängung der Gewerkschaften, der »Nationalisierung der Arbeiterbewegung«, die derzeit, wie Hitler schrieb, 1923 noch fest im »internationalistischen«, das heißt marxistischen Lager stünden.[60] 1918 sei »das Volk in zwei Hälften zerrißen«, die Intellektuellen (liberalen und marxistischen) Vergifter und die handarbeitenden, von diesen verführten, Arbeiter, in der »mehr oder minder radikal marxistischen Bewegung zusammengefasst. [...] Sie ist ziffernmäßig die Stärkste, umfasst aber vor allem diejenigen Elemente der Nation, ohne die eine nationale Wiedererhebung undenkbar und unmöglich ist.«[61] Die intellektuelle Minderheit der Verführer müsse »zu Boden gestreckt« werden, wo sie »in zitternder Feigheit jede Demütigung von Seiten des rücksichtslosen Siegers« ertragen wird.[62]

Ganz in diesem Geiste sprach er die (noch nicht nur männlich gedachten) Arbeiter am 1. Mai, obwohl zumindest die fünf Millionen KPD'ler*innen seine unversöhnlichen Feind*innen waren, zunächst von tatsächlicher Verantwortung frei, sie seien eben nur verführt worden.[63] Der erste Schritt war die Ausschaltung der »Vergifter«, was im Frühjahr 1933 geschah. Der zweite Schritt war die Kooptation der um ihre »Internationalisten« und besten Marxist*innen beraubten Arbeiter*innenbewegung. Für den zweiten Schritt war die Autobahn wichtig.

Eine vergleichende Untersuchung der 1. Maifeiern und der Zeremonien auf den Autobahnen hilft, dies besser zu verstehen. Es lohnt, beide Reden Hitlers einmal im Detail anzusehen.

Vom 1. Mai in Berlin wird berichtet, dass sich viele Arbeiter*innen, als sie mit ihren Betriebsratsgruppen Richtung Feld liefen – wozu sie verpflichtet worden waren – aus dem Staub machten, und die Reihen auf dem Weg immer lichter wurden. Es wurden jedoch NS-Parteisoldaten per Zug, Bus und sogar per Flugzeug nach Berlin gebracht,

60 Hitler: Mein Kampf. In: Christoph, Harmann et al., Hitlers Mein Kampf, eine kritische Edition, Band I, München 2016, S. 350 – 361.

61 Hitler S. 351, In: Harmann, S. 865.

62 Hitler, in: Harmann, S. 351.

63 »Das Vorgehen des Juden dabei ist kurz folgendes: Er macht sich an den Arbeiter heran, heuchelt Mitleid mit seinem Schicksal oder gar Empörung über sein Los des Elends und der Armut, um auf diesem Weg dessen Vertrauen zu gewinnen.« Hitler, S. 338, in: Harmann, S. 835.

um das große Tempelhofer Feld einigermaßen zu füllen.[64] Wie die Fotos zeigen, waren es zwar viele Teilnehmer*innen, aber gemessen an der Zahl der Berliner Arbeiter*innen war das Feld doch eher halb-leer, als halb-voll. Die Zahlen sind bis heute umstritten, es wäre keine Überraschung, wenn Goebbels und Journalisten sie nach oben gelogen haben. Gleichviel wie hoch die Teilnehmer*innenzahl war, sagt das wenig über die Loyalität der Arbeiter*innen aus:

> »Das Problem ist, dass dieser 1. Mai nicht nur Feiertag war, sondern an selbigem Tag auch die Löhne ausgezahlt wurden. Diejenigen, die an der Demonstration und den Kundgebungen nicht teilgenommen haben, haben keinen Lohn bekommen. […] Viele hatten schlicht Angst, entlassen bzw. Restriktionen ausgesetzt zu werden, wenn sie den 1. Mai 1933 »schwänzten«. In den Betrieben gab es zudem politischen Druck. Man darf nicht vergessen, dass der Terror massiv war; in Berlin noch extensiver als anderswo.«[65]

»Für die Arbeiterbewegung und Arbeitnehmerschaft war es ein Tag, der total demoralisierte. Diese Demoralisierung war Voraussetzung dafür, dass am 2. Mai die Gewerkschaftshäuser bis auf wenige Ausnahmen widerstandslos besetzt werden konnten.« Nicht nur für eigentliche Nazis, auch für viele konservative und bürgerliche Kreise war es ein Sieg, »dass die ›linken Chaoten‹ nicht mehr existiert haben.«[66] Ausdruck für diese nicht-mehr-Existenz war ihre Geste der Unterwerfung. Das war nicht nur die Tatsache, dass sie in Maifeiern im ganzen Land zu Millionen mit Drohungen gezwungen werden konnten, überhaupt mitzumachen. Auch das *wie* des Mitmachens war bedeutsam. Statt wie zuvor als unkontrollierte Masse ohne feste Ordnung durch die Straßen zu fließen, waren die Arbeiter*innen an diesem Tag der staatlichen Herrschaft völlig gefügig: Sie liefen in militärischen Kolonnen und standen auf dem Tempelhofer Feld nach Branchen getrennt für über eine Stunde still, um Hitler zuzuhören.[67] Der Historiker Hachtmann verstand das als Symbol der Unterwerfung und Kontrolle der Arbeiter*innenbewegung: »Indem man die Arbeiter sozusagen in Kolonnen formatiert hat, hat man dem Bürgertum den Schrecken vor dem Proletariat genommen.«[68]

Der erste Mai war ein unumgänglicher Termin für Hitler. Dass die Nazis noch nicht gewonnen hatten, hatten die Betriebsratswahlen gezeigt. Er hielt ihnen nun ein Stöckchen hin, der 1. Mai wurde endlich staatlicher Feiertag, und in den allermildesten Friedenstönen bot er ihnen an, sich am neuen Deutschland zu beteiligen. In der Einleitung markierte er zunächst den Feind, den Marxismus, die Linken im Allgemeinen und die Arbeiter*innenbewegung insbesondere. Sie habe die Arbeiter*innen betrogen und allgemeinen Streit gestiftet in der ansonsten schon immer ihrer Natur nach harmoni-

64 https://de.wikipedia.org/wiki/Tag_der_nationalen_Arbeit#Tag_der_nationalen_Arbeit.

65 Rüdiger, Hachtmann, im Interview, Lehrveranstaltung »Geschichte im Web 2.0« im Masterstudiengang »Public History« an der Freien Universität Berlin im Wintersemester 2012/2013. Online: www.tempelhofer-unfreiheit.de/de/1-mai-33-auf-dem-tempelhofer-feld-experteninterview.

66 Ebd.

67 Ebd.

68 Ebd.

schen deutschen Gemeinschaft. Das Motiv wird mehrmals variiert und wiederholt. Er spricht zunächst nicht zu Arbeiterinnen und Arbeitern, sondern:

> Deutsche Volksgenossen und Volksgenossinnen, der Mai ist gekommen. So hieß es im deutschen Liede, und über viele Jahrhunderte war dieser Tag nicht nur der symbolische Tag des Einzugs des Frühlings in die Lande, es war auch der Tag der Freude, der festlichen Stimmung und Gesinnung, und dann kam eine Zeit, die diesen Tag für sich beanspruchte. Und der Tag des werdenden Lebens und hoffnungsvoller Freude, … verwandelte ihn einen Tag der Fehde, des Streites und des inneren Kampfes.

Dann folgt eine Aneinanderreihung von immer wieder variierten Appellen zur Eintracht und Harmonie:

> Und wir sehen dabei, als notwendig an, dass sie in dem was sie bisher vielleicht hemmte, in der Zukunft das große Einigende erblicken. Das ist das … der erste Mai, der von nun ab durch die Jahre hindurch in Deutschland gefeiert werden soll. Dass an ihm alle die Menschen, die im großen Räderwerk unserer nationalen Arbeit tätig sind, zueinander finden und sich gegenseitig einmal im Jahre wieder die Hände reichen, in der Erkenntnis, dass nichts geschehen könnte, wenn nicht alle ihren Teil der Leistung und der Arbeit dabei vollbringen. – dünner Hochruf der Menge -

Daraufhin hielt er sich, der die Arbeiter*innen vor sich mit offener Gewalt zur Fügsamkeit genötigt hatte, hohe Ideale zugute und bestimmte das erzwungene Ritual auch noch zum freien Willensakt für die Volksgemeinschaft.

> Freilich, mir geben die Millionen zur Antwort die heute uns als Gegner gegenüberstehen, das sind Ideale sie werden euch nie gelingen. Nie könnt ihr sie verwirklichen. Meine Freunde, in diesem Augenblick hören mehr als 50 Millionen Menschen diese Ideale. Und wenn wir einst kaum mehr als ein halbes Dutzend für sie eingetreten sind, heute hören diese Ideale Millionen und abermals Millionen in Deutschland unter diesem sternenklaren Himmel, darum lasst uns Zeugnis ablegen für die Kraft dieser Ideale. --etwas Applaus --Und das ist der Grund weshalb nun die Millionen Menschen in ganz Deutschland freudig hinausströmen, um für sich Zeugenschaft abzulegen.

Sein Projekt, das er anbot, war jedoch keines vom guten Leben oder wenigstens guter Arbeit, sondern von überhaupt-Arbeit-haben. Dafür lobte er die körperliche Arbeit als moralischen Selbstzweck in den Himmel, ein Motiv, das auf der Autobahn noch oft wiederkehren sollte und das es bereits Anfang der 1920er Jahre gab.[69]

Während er lang und breit eine symbolische Achtung der Arbeit versprach, war die einzig wirkliche Konzession, die er machte, eine ans Ressentiment: Statt dass es allen gut gehen sollte, sollte es erst einmal allen schlecht gehen. Auch das »Bildungsproletariat« sollte endlich die harte Handarbeit schmecken lernen, alle, selbst die besseren Kreise

69 An der Autobahn bei Frankfurt im September: »Und so haben wir als Motto dieses Tages gewählt, den Satz, ehret die Arbeit und achtet den Arbeiter. Wir werden an diesem Datum zum ersten Mal diesen großen ethischen Gedanken in die Wirklichkeit überführen und wir wissen, wenn erst einmal 40 Jahre vergangen sind, das Wort Arbeit und Handarbeit für Millionen Menschen […]«.

würden durch den neuen Arbeitsdienst endlich gezwungen, einmal einfache Handarbeit zu verrichten und sich befehlen zu lassen. (Nicht ohne es dann wieder zu relativieren, dass es nützen würde, später besser befehlen zu können über die Arbeiter) Und das brachte er in Zusammenhang mit der erniedrigten Ehre der Deutschen überhaupt und der erniedrigten Ehre der Arbeiter, die damit gleichsam beide wieder aufgerichtet würden:

> Wir wollen, dass dieses deutsche Volk nun durch die Arbeitsdienstpflicht erzogen wird zur Erkenntnis, dass Handarbeit nicht schändet. (rufend) … Sondern dass Handarbeit wie jede andere Arbeit dem zur Ehre gereicht, der sie treu und redlichen Sinns erfüllt. – dünner Applaus – und deshalb ist es unser unverrückbarer Entschluss jeden einzelnen Deutschen, er mag sein wer er will, ob hochgeboren und reich oder arm, ob Sohn von Gelehrten oder Sohn von Fabrikarbeitern, deshalb werden wir jeden einmal in seinem Leben zur Handarbeit führen, damit er sie kennenlernt – etwas breiterer Applaus – damit er sie kennenlernt, damit er sie leichter befehlen kann, weil er selbst auch schon ihr gehorchen gelernt hat.

Sehr oft sprach er von der Notwendigkeit, die Klassenschranken zu überwinden, was allein durch guten Willen geschehen sollte. Denn es sei allein böser Wille gewesen, der ein scheinbar freundliches Deutschland ohne Spaltung in Arm und Reich ab 1860 zum internationalen Marxismus verleitet hätte.

> […] eine ungeheure, wir wissen es, gewaltige Aufgabe, wenn 70 Jahre hindurch der Wahnsinn als politische Idee vertreten und gepredigt wurde. Weil 70 Jahre lang die Zerstörung der Volksgemeinschaft politisches Gebot war.

Oft verfluchte er die Feinde, die Gegner, die es immer noch gebe, die ihr Glück im Ausland suchten. Anspielungen auf die Sowjetunion kamen oft vor, und dass das Los der Arbeiter weder dort noch in Deutschland durch den Marxismus besser geworden sei. Ob die Argumente beim anwesenden Publikum verfangen haben, ist gemessen an den Hochrufen fraglich, sie klingen überwiegend matt und oft gezwungen.

> Millionen sehen in die Welt, hoffen das von dort irgendwoher ihnen vielleicht Glück und Heil zuteilwerden mag. […] Und wir sehen die Ergebnisse dieses Klassenkampfes vor uns. Und wir sollen aus diesen Ergebnissen lernen und wir haben aus ihnen gelernt! (schreiend)
>
> Und werden dann erst zurecht dabei sein wie wir sehen, der Marxismus nur Theorien gewesen ist. Und als Theorien auch schön und verführerisch aber in Wirklichkeit nichts nutzen und Glück für ein Volk bringen konnte. So wenig er Nutzen und Glück heute gebracht hat. (schreiend)

In scheinbar echten Schwung kam er, wenn es gegen die Feinde ging, im Ausland und im Inland. Hier fiel er deutlich aus der Rolle und Intention der Rede, die sich ja gerade an die roten Arbeiter richten sollte. Als er dann doch plötzlich zu »seinen Kameraden« sprach, fühlten sich die auf dem Feld anwesenden scheinbar weit mehr angesprochen als zuvor als »Freunde« oder »Arbeiter«. Wir erkennen hieran das Publikum als über-

wiegend eben handverlesene Nazis und nicht als Berliner Arbeiterschaft. Die angesprochenen Arbeiter waren vielleicht vor den Radioapparaten, aber nicht auf dem Feld.[70]

> Meine Kameraden, alle […] wird morgen wieder härter sein als er gestern war, […] die Nation, sie kann man heute vielleicht vergewaltigen, kann sie vielleicht mit Pest schlagen, beugen, demütigen kann man uns nicht mehr! – sehr laute Beifallsrufe -

Nachdem Hitler dann sogar einmal die Formel »glücklich und frei« in den Mund nahm für die Zukunft, die er versprach, musste er schließlich doch irgendetwas konkreteres anbieten. Nach einem abermaligen Sermon über die Härte der Arbeit und ihren moralischen Wert, weiteren Drohungen gegen Feinde, präsentierte er endlich seine drei Punkte, umständlich und voll falschem Pathos: die Arbeitspflicht für jede und jeden, ein Investitionsprogramm für den Wohnungsbau und eines für den Straßenbau:

> Und zweitens, wir werden große öffentliche Probleme noch in diesem Jahre zu verwirklichen und bestreben in erster Linie ein RIESENPROGRAMM, dass wir nicht der Nachwelt überlassen wollen, sondern dass wir verwirklichen müssen, ein Programm, dass Milliarden erfordert. Ein Programm unseres Straßenbaus, eine gigantische Aufgabe. Wir werden sie groß beginnen, und die Widerstände dagegen aus dem Weg räumen – räuspern – Und damit wird eine Serie öffentlicher Arbeit eingeleitet, die zusammen mithelfen, die Arbeitslosenzahl immer mehr herunter zu drücken.

Es folgte ein weiterer lustvoller Fluch gegen die Feinde, sowohl im Ausland als auch im inneren. Man könnte dies verstehen als indirekte Absage an den Versailler Vertrag, der dann tatsächlich keine zwei Monate später mit Stimmen der SPD im Reichstag annulliert wurde. Die Menge quittierte mit den lautesten Heil-Rufen der ganzen Rede – abermals ein Indiz für das Übergewicht von Nazis im Publikum.

Danach gab er wieder den *good cop* und schloss in Worten, die zwar nicht der Tonlage, aber dem Inhalt nach sehr an eine protestantische Predigt erinnern. Hier wird noch einmal das Leitmotiv wiederholt, die Wiedererrichtung der Ehre des Arbeiters und das Ende von Klassenkampf und politischem Zwist. An die Stelle seiner selbst oder der NSDAP setzte er nun endgültig »den Herrn«, dem es zu dienen gälte. Die Menge quittierte mit großem Jubel, vielleicht auch aus Freude über das Ende der angestrengten Rede:

> Wir wollen uns wieder den Aufstieg unseres Volkes und unseren Geist und Beharrlichkeit unseren Willen ehrlich verdienen. Wir wissen den Allmächtigen, Herr mach du uns frei! Wir wollen tätig sein, arbeiten, uns brüderlich vertragen, miteinander ringen, auf das einmal die Stunde kommt, da wir vor ihn hintreten können, und ihn bitten dürfen, Herr du siehst, wir haben uns geändert, das deutsche Volk ist nicht mehr das Volk der Ehrenlosigkeit, der Schande, der Selbstzerfleischung, der Gleichmütigkeit und Leichtgläubigkeit, nein Herr das deutsche Volk ist wieder stark geworden in seinem Geiste, stark in seinem Willen, stark in seiner Beharrlichkeit, siehe sein Ertragen aller Opfer. Herr wir lassen nicht (unverständlich) segne unser Ringen und unsere Freiheit und damit unser deutsches Vaterland.- viele Hochrufe -

---

70 Zum Verhältnis der Berliner Arbeiter zu den Nazis siehe Berndt Engelmann, Berlin. Eine Stadt wie keine andere.

Um das dick aufgetragene Pathos und die Worthülsen entkleidet, enthielt die Rede drei politische Ankündigungen: Die Arbeiter müssen nun auf ihre Organisationen verzichten (Hitler wusste ja, dass sie am nächsten Tag zerschlagen werden würden), es werde kräftig aufgerüstet nach innen und gegen das Ausland, und es würde einen verpflichtenden Arbeitsdienst und ein großes Investitionsprogramm geben mit schlecht bezahlter harter Arbeit im Wohnungs- und Straßenbau.

Elf rhetorische Leitmotive sind erkennbar:

1) Der Marxismus und die Gewerkschaften sind schuld am Elend der Arbeitslosigkeit und Deutschlands.
2) Der Marxismus hat den Arbeiter*innen nur Dinge versprochen, die Nazis aber würden liefern.
3) Die Arbeiter sind nicht schuld, sie sind verführt worden, nun aber sind sie eingeladen sich der Sache der Nation anzuschließen und allem Internationalismus und Klassenkampf abzuschwören. (Arbeiter*innen werden im Verlauf von Hitlers Rede immer mehr zum nur männlichen Arbeiter.)
4) Wer auf dem Tempelhofer Feld oder bei irgendeiner Maifeier in Deutschland teilnimmt, hat den Punkten eins bis elf, insbesondere aber Punkt drei damit soeben zugestimmt.
5) Die Nation wird vom Ausland oder von »der Welt« gedemütigt und muss sich befreien.
6) Der Arbeiter wird von den Kopfarbeitern, auch den intellektuellen Marxisten, gedemütigt.
7) Das wird aufhören, weil sich nun alle freundlich zueinander verhalten, und weil die Arbeitspflicht jeden einmal zur Handarbeit zwinge.
8) Das große Versprechen an die Arbeiter ist, dass sie überhaupt irgendeine Arbeit erhalten werden, sie mögen aber bitte nicht wählerisch sein, die Zeiten sind und bleiben hart.
9) Sehr indirekt kann verstanden werden, dass man sich vom Ausland nichts mehr vorschreiben lässt und also die Aufrüstung nun wieder beginnt.
10) Eine große Zeit bricht an, Deutsche, aber vor allem deutsche Männer können jetzt schon und noch mehr in Zukunft endlich wieder stolz auf sich sein (ohne Gründe worüber). Denn bis jetzt ging es ihnen schlecht (weil sie auf die Marxist*innen hörten) ab jetzt aber wird es ihnen besser gehen. (Weil sie das nicht mehr tun werden.)
11) Der liebe Gott (»der Herr«) will es so (Hitler hat scheinbar einen persönlichen Draht zu ihm) und wird sie alle für die Befolgung der Punkte eins bis zehn einmal segnen. (Der Lohn wartet im Himmel, auf Erden gibt es nur harte Pflichten, wie soeben gehört.)

Erniedrigung und Widerstand der Arbeiter*innen

Eine nennenswerte Gegenwehr gegen die Zerschlagung der Gewerkschaften am 2. Mai gab es nicht. Nachdem sie anderen die Unterstützung verweigert hatten, um auf dem NS-Ticket mit zu fahren, konnten sie die Arbeite*innen oder gar die KPD im Unter-

grund kaum zur Solidarität aufrufen.[71] Der Erfolg der Rede am 1. Mai und der Selbstunterordnung von ADGB und SPD war das Ausbleiben von nennenswerten Störaktionen am 1. Mai oder am 2. als die Gewerkschaften zerschlagen wurden.[72] Der zentrale Tag der Arbeiter*innenbewegung wurde in einem langweiligen und gezwungenen Ritual vereinnahmt.

Auf mich wirkte die ganze Rede sehr gezwungen. Hitler versuchte hier freundlich zu seinen Feind*innen zu sprechen. Er hat sie verwünscht, bedroht und durch seine SA ermorden lassen. Selbst den »linken« Flügel der NSDAP hatte er im November ausgeschaltet. Nun musste er selbst Strassers Part spielen, den Arbeiterfreund geben, sogar die Arbeiterfrauen mitnehmen, das heißt: simulieren und lügen. Wie schwer es ihm fiel, ist der Rede vom Anfang an anzumerken. Der Vergleich zu den vielen Autobahnreden ist frappierend. Selten ist Hitler so gehemmt und langweilig schwunglos. Auf den Autobahnen hört man nicht mehr den Reichskanzler, sondern schon »den Führer«. Da war er sicher und leicht, versprühte fast so etwas wie Esprit. Allerdings fiel auch in Frankfurt der Applaus der Ex-Arbeitslosen sehr dünn aus.

Niemand hat die NS-Zeit mit den Worten gelobt »aber die schönen Feiern zum 1. Mai«. Vieles andere wurde und wird erwähnt, Autobahn, Mutterpolitik, HJ, KdF, Arbeit; aber nicht der »Tag der deutschen Arbeit«. Scheinbar war das Mitmachen daran so langweilig wie noch heute die Rede wirkt. Der 1. Mai der Nazis blieb, auch das schwingt bei allem versuchten Händereichen mit, letztlich eine öffentlich zelebrierte Geste des Siegers über den Verlierer, mehrmals betont Hitler, dass jetzt gerade Millionen an der Feier teilnehmen. Die Wahrheit des deutschen 1. Mais zeigte sich im einzig stärkeren Applaus, der bei der Verwünschung der Feinde aufbrandete, obwohl Hitler sich hörbar mühte, die Arbeiter*innen selbst nicht zu demütigen, sondern nur ihre Organisationen SPD, KPD, ADGB – ohne sie jedoch beim Namen zu nennen.

Die große Überzahl der Arbeiter*innen lehnte die Nazis vor und nach dem 1. Mai ab, wie an der Betriebsratswahl ersichtlich wurde.[73] Noch zwei Jahre später, im April 1935, scheiterte der Versuch der deutschen Arbeitsfront (DAF), sich per Plebiszit zu legitimieren. Die Arbeiter*innen sollten für eine Einheitsliste mit dem zynischen Namen »Vertrauensrat« stimmen und so nochmals ihre Zustimmung zur Zerschlagung der Gewerkschaften geben. Obwohl selbst weggeworfene Stimmzettel als Zustimmung gewertet wurden und die Wahl durch Drohung mit Gestapo und KZ manipuliert wurde,

---

71 So wie auch der Terror gegen die KPD (und Anarchist*innen und andere Linke) kurz zuvor nur auf Gleichgültigkeit traf und das Verbot der SPD sechs Wochen später kein Echo hervorrief, wurden auch die Gewerkschaften in gespenstischer Stille verboten und enteignet. Inwiefern es am Terror lag, der Desorganisation der Linken durch den Verlust ihrer Kommunikationszusammenhänge oder der tatsächlichen Verführung mit dem Angebot, nunmehr »deutsch zu fühlen«, lässt sich nicht rekonstruieren.

72 Die KPD im Untergrund veranstaltete an einigen Orten »wilde Maifeiern«, ohne größere Wirkung.

73 Die Betriebsratswahlen vom März wurden deshalb am 4. April von der Regierung annulliert und NSBO-Betriebsräte ohne Wahl eingesetzt. Vgl. Boeckler-Stiftung https://www.boeckler.de/veranstaltung_42536.htm.

stimmten ein Viertel mit ›Nein‹.[74] Die Untergrundorganisation ISK (Internationaler sozialistischer Kampfbund) mit nur rund 300 Mitgliedern, darunter viele Frauen, hatte es geschafft, kleine Gruppen in einigen Betrieben aufzubauen und ihr Flugblatt, den Reinhart-Brief, zu verteilen, wo zum Boykott der Wahl aufgerufen wurde. Sei es durch den Aufruf, sei es durch eigene Erkenntnis, die Wahl wurde tatsächlich zu einer der ganz wenigen propagandistischen Niederlagen der Nazis. Die DAF hat diese Wahl, wohl eine zweite Niederlage fürchtend, nicht wiederholt.[75]

Selbsterniedrigung der SPD

Zwischen Mai 1933 und der ersten Autobahnbaustelle am 23. September fiel auch die Auflösung der SPD. Ihre Niederlage war so selbstverschuldet wie die des ADGB. Gleichwohl noch schmachvoller, da sie mehr Zeit und Gelegenheit hatte, sich anzudienen. Der Reichstagsabgeordnete der SPD, Wilhelm Hoegner, fand später den Mut, es unumwunden in Worte zu fassen:

> »Wir leisteten keinen Widerstand. Wir warfen dem siegreichen politischen Gegner keine Prügel in den Weg. Die Alten (in der SPD-Führung) bangten um ihren Ruhm. Wie alte, lächerlich gewordene Schauspieler oder Sängerinnen merken sie nie, wann der Vorhang gefallen ist. Wir waren und blieben in allem waschechte Parlamentarier, d.h. wir redeten über die Dinge, andere aber gestalteten, meisterten sie. Während bereits Konzentrationslager errichtet und viele unserer Anhänger auf ›der Flucht erschossen‹ waren, wurde bei uns im engsten Kreis ein erbitterter Kampf um Mandate geführt.«[76]

Noch am 14. Mai, als der Vorhang schon mehrmals deutlich gefallen war, stimmten die nicht ins Ausland geflohenen (nicht-jüdischen) SPD'ler zusammen mit Hitler, der NSDAP und DVP/KSWR im Reichstag für die Vorlage, den Versailler Friedensvertrag zu kündigen. Der freiwilligen Selbstgleichschaltung der Rest-SPD kam nur ihre Zwangsauflösung am 22. Juni zuvor.[77]

Hoegner schildert ein anschauliches Detail des Willens zum Mitmachen:

> »Die letzte Reichstagssitzung, zu der Sozialdemokraten zugelassen wurden, war für viele von uns noch qualvoller, als es unsere Anwesenheit an der Sitzung vom 23. März 1933 gewesen war. Damals hatten wir damit gerechnet, im schlimmsten Fall das Leben zu verlieren. Diesmal [am 14. Mai] aber hatten manche unter uns das Gefühl, der Ehre

---

74 Alexandra Herz. Widerstand des Internationalen Sozialistischen Kampfbundes (ISK), ZbE, 2005. https://www.zukunft-braucht-erinnerung.de/widerstand-des-internationalen-sozialistischen-kampfbundes-isk/.

75 Internationaler sozialistischer Kampfbund ISK: Reinhart-Brief. Im Widerstand illegal herausgegeben. www.stadtarchiv.goettingen.de/widerstand/pdf/isk-reinhart-brief-april-1935.pdf.

76 Wilhelm Hoegner: »Flucht vor Hitler«. Nymphenburger Verlagshandlung, München 1978. In: Der Spiegel: Stumme Hunde. Warum stimmte die SPD 1933 im Reichstag für Hitlers Außenpolitik? Ein Buch des Sozialdemokraten Wilhelm Hoegner entfacht die alte Kontroverse aufs Neue. Der Spiegel 3/1978. https://www.spiegel.de/spiegel/print/d-40693632.html.

77 Rund 3000 Funktionär*innen wurden in KZ eingeliefert. Alles Hinhalten und Mitmachen hatte den verbliebenen SPD'lern nicht geholfen.

> verlustig zu gehen. […] Als aber Hitler seine Rede begann, erlebten die Genossen eine Überraschung. Der neue Kanzler vermied jeden Angriff auf die SPD, selbst für den NS-Gegner Hoegner klang die Rede ›äußerst maßvoll‹«[78]

»Eine sanftere Friedensrede [als Hitler] hätte auch Stresemann nicht halten können.«[79] »Als Göring zur Abstimmung aufrief, erhoben sich auch die Mitglieder der SPD-Fraktion und stimmten der Reichstagserklärung zu.«[80]

> »Da brach ein Beifallssturm der anderen Abgeordneten los. Selbst unser unversöhnlichster Gegner, Adolf Hitler, schien einen Augenblick bewegt. Er erhob sich und klatschte uns Beifall zu. Der Reichstagspräsident Göring aber stand auf und sprach großartig die Worte: ›Das deutsche Volk ist immer einig, wenn es sein Schicksal gilt.‹ Dann fingen die deutschnationalen Abgeordneten das Deutschlandlied zu singen an. Die meisten in unseren Reihen sangen mit. Manchen liefen die Tränen über die Wangen. Es war, als hätte uns Sozialdemokraten, die man immer als die verlorenen Söhne des Vaterlandes beschimpfte, einen unsterblichen Augenblick lang die gemeinsame Mutter Deutschland ans Herz gedrückt.«[81]

Welch Glück für die SPD, dass die Sitzung nicht gefilmt oder aufgezeichnet wurde!

Obendrein ließ Hoegner einige Wochen später in München, nun im Untergrund, einen günstigen Moment zur Rache an Himmler und Heydrich ungenutzt verstreichen. Himmler war Polizeipräsident von Bayern und wie Heidrich für Folter und Mord zuständig:

> »›Wir spähten durch eine Lücke des Vorhangs in den Saal und erblickten die verhaßten Gegner kaum zwanzig Schritt von uns an einem Ecktisch.‹ Einer der Lauscher trug eine geladene Pistole in der Tasche. Die Gelegenheit zum Attentat auf die beiden Zecher war, wie Hoegner nachträglich einfiel, ungewöhnlich günstig, ›wir hätten den Rückzug in den Hof und die Flucht in eine Nebenstraße für uns frei gehabt‹. Gleichwohl kam es keinem der Verfolgten in den Sinn, zu schießen. Sie zahlten still und stahlen sich davon. ›Der Meuchelmord im politischen Kampf erschien uns erst recht verabscheuungswürdig.‹ Resignierend erkannte er: ›Wir blieben im Hass noch vernünftig. Wir waren Erben des Humanismus, der liberalen bürgerlichen Kultur und deshalb in einem rauhen Zeitalter des blutigen Heroismus und der machiavellistischen Machtpolitik lebensuntüchtig geworden und zum Untergang bestimmt.‹«[82]

Reinhard Heydrich sollte, aufgestiegen zum Chef des Reichs-Sicherheits-Hauptamtes und der SS, erst am 29. Dezember 1941 in Jozef Gabčík und Jan Kubiš tapfere Feinde treffen.

---

78 Hoegner/Spiegel 1978.
79 Ebd.
80 Ebd.
81 Ebd.
82 Ebd.

Neue Männlichkeit im Radio

Am 23. September folgte der nächste, selbst gewählte Termin zur Gewinnung der Arbeiter*innen: die erste Bauschlacht bei Frankfurt. Dem voraus gingen viele Triumphfeiern wie Bücherverbrennung, SA-Appell, Parteitag in Nürnberg und weitere – jedoch alles für die eigenen Anhänger*innen. Die Bauschlacht setzte hingegen den Versuch vom 1. Mai fort, die Gewinnung der nicht-braunen oder sogar der roten Arbeiter*innen. Hitler klingt hier anders, denn er wusste natürlich, dass er hier nicht zu seinen Anhänger*innen sprach. Gleichwohl klingt er beschwingter und viel freier als am 1. Mai, denn auf den Autobahnen musste er nicht mit dem Gespenst des Kommunismus ringen, sich nicht um eine Tradition der Arbeiter*innenbewegung kümmern und musste auch nicht zu Frauen sprechen. (Auf den Fotos der Bauschlachten sind nur Männer zu sehen, zu hören sind Frauen in den Autobahn-Inszenierungen in sieben Jahren nicht ein einziges Mal.) Die Autobahn war Hitlers Zeremonie, *sein* Ornament der Masse, *sein* Feiertag. Seine Idee war das ganze wahrscheinlich nicht, denn die mediale Propaganda für die »Reichsautobahnbaustelle« ließ Goebbels schon im Sommer mit Radiohörspielen anlaufen. Erhard Schütz beschreibt die Radiosendung so (mit Originalzitaten):

> »Daneben gab es allerdings auch den Typus der Weihe- und Erhebungssendungen, wie das am 5. August 1933 in der ›Stunde der Nation‹ über alle Sender ausgestrahltes Hörspiel ›Wir bauen eine Straße‹ von Peter Hagen und Hans Jürgen Nierentz. Das feiert die Autobahn als gemeinsames Werk der Arbeiter aller Stände und Gaue: ›Aus hundert Städten und Dörfern, aus hundert Stuben und Kammern sind wir gekommen. Wir haben im Schlamm der Schützengräben gelegen, wir haben in den Hörsälen der Schulen gesessen, wir haben in Fabriken und Werkstätten gestanden, wir haben vor den Stempelstellen gelärmt!‹ Das wird in einzelne Stimmen entfaltet, mit Marsch und ›Thekenlied‹ durchsetzt, mit Gesprächen von Student zu Bauer, (mit) Liebeslyrik zwischen Klaus und Anna, Straßenarbeitern und Bauernmädchen, endend in exklamatorischen Übungen: ›Vor uns das Werk! Und wir arbeiten daran! Vor uns der Führer! Und wir folgen ihm! Und: Die Straße ist Ursprung, ist Beginn! Sie ist Gedanke, Begriff und Sinn!‹«[83]

Die Autobahn erfüllte ihre Rolle, die Klassenschranken symbolisch zu überbrücken und so etwas wie die Volksgemeinschaft zumindest zu simulieren. Sie entpuppte sich als das in »Mein Kampf« gesuchte Mittel für die »Nationalisierung der Massen.«[84] Dafür war Hitler »kein Opfer zu schwer. Was immer auch heute an wirtschaftlichen Konzessionen der Schicht unserer Arbeiter entgegengebracht wird, steht in keinem Verhältnis zum Gewinne der gesamten Nation dann, wenn dies mithilft die breiten Schichten wieder ihrem Volkstume zu schenken.«[85]

Irgendwann zwischen erster Bauschlacht und erster Eröffnung haben Hitler und Goebbels erkannt, dass ihre Propaganda hier besser funktionierte als anderswo. Die

83 Peter Hagen u. Hans Jürgen Nierentz: Wir bauen eine Straße. Berlin 1933 und Hans Günther Marek: Rundfunk und Reichsautobahn. In: Die Straße 4 (1937), H. 4. in: Schütz, 1984.

84 Hitler S. 351, in: Harmann, S. 865.

85 Hitler S. 356, in: Harmann, S. 875.

Konsequenz war die von Hitler angeordnete und genau genommen bis heute gültige Grenzenlosigkeit der Finanzierung. Auch für Todt, Ley (DAF) und alle, die an Autobahnen sprachen, galt nun kein Maß mehr. Sie präsentierten Ausbauziele von einmal 7000, ein anderes Mal sogar über 10.000 km. Die Ziele wuchsen mit dem Netz. Ohne den Sieg der Alliierten hätten sie selbst die Kolonien im Osten mit einem endlos wuchernden Autobahnnetz überzogen (siehe Kapitel 9). Bis heute hat keine Regierung je einen Endpunkt des Baus definiert, nicht einmal die der DDR. Diese stille aber umso wirksamere Endlosigkeit des Autobahnbaus ist eine Art heimliche Staatsräson, selbst in verfeindeten politischen Systemen. Sie kann mit rationalisierenden Theorien, seien sie ökonomisch oder verkehrsplanerisch, nicht verstanden werden – Autobahnen waren, sind und werden in dieser Hinsicht irrational gebaut. Hier soll zunächst gezeigt werden, wie Autobahn und der Glaube an die Volksgemeinschaft propagandistisch und massenmedial höchst erfolgreich erschaffen wurden.

Der Erfolg der NS-Volksgemeinschaft gründete auf das Erbe aus einer Niederlage und zwei schmachvollen Kapitulationen. Die Kommunist*innen, ihre Partei, all ihre Organisationen und die gerade im Entstehen begriffene, noch viel zu kleine antifaschistische Einheitsfront wurden von den Nazis offen besiegt. Das heißt, sie wurden von SA und Polizei auf der Straße einfach niedergeschossen und massenhaft verhaftet. Selbst dann gab es noch hier und da mutiges Aufbegehren, selbst noch einige Demonstrationen, aber der Kampf war zu ungleich und hoffnungslos. Für die Nazis war das natürlich ein großer Sieg. Hingegen die SPD und die Gewerkschaften jenseits der Kommunist*innen wurden nicht in der Art offener Konfrontation besiegt, sie haben kapituliert. Deren Kapitulation begann schon im Sommer 1932 mit dem Putsch in Preußen. Ab dem 30. Januar 1933 folgten weitere Stufen des entgegenkommenden Gehorsams, bis es den Nazis reichte und sie die Reste von Gewerkschaft und SPD gefahrlos zerschlagen konnten. So weit ist dies alles bekannt. Was meines Erachtens bisher fehlt, ist eine Geschichtsschreibung, die sich dem Gefühl der Scham und Erniedrigung der über zehn Millionen Männer und Frauen annimmt, die bis dahin zur SPD und KPD gehalten hatten. Insbesondere bei SPD und Gewerkschaften meine ich, wird Scham eine Rolle gespielt haben, denn wer seinem Mörder vorher freundlich entgegenkommt in der Hoffnung, daraus noch Vorteile zu ziehen, fühlt anders als jemand, der offen Nein sagt und dabei bleibt.

Dieses Gefühl der Scham und Desorientierung (niemand konnte den Arbeiter*innen weiterhin sagen, was zu tun ist, sie hätten es nun selbst wissen müssen) war ein Eckstein für Hitlers Traum von der Marxismus-freien und Juden-freien Volksgemeinschaft. Dass er den Arbeiter*innen ihren Feiertag stahl, den 1. Mai, war keine Überraschung, wohl aber, dass SPD und ADGB dabei noch kräftig mithalfen. Während Kommunist*innen wo immer möglich gedemütigt wurden, sowohl symbolisch als auch sehr real, versuchte Hitler am 1. Mai und auf der Autobahnbaustelle eine ganz neue Rolle: die des gutmütigen Diktators. Dieser gutmütige Hitler musste nun einmal ordentlich schimpfen mit seinen Deutschen Männern, aber er verzeiht ihnen auch, denn im tiefsten Herzen waren sie ja schon immer zuerst Männer und dann Deutsche und nur oberflächlich Marxisten und Internationalisten gewesen. Sie sind eben verführt worden, wie der betrunkene Mann vom Land in der Großstadt von der hinterlistigen Prostituierten geangelt wird. So lässt sich in groben Zügen Hitlers Narrativ zusammenfassen. Und

so steht es recht offensichtlich in Mein Kampf, außer, dass Hitler die Parallele von der sexuellen Verführung und der marxistischen Verführung freilich nicht zieht. Das wäre Psychoanalyse gewesen und die war bekanntlich eine Erfindung des Juden Sigmund Freud.

Autobahn und Maifeier waren die einzigen Massenveranstaltungen des Jahres 1933 explizit für Arbeiter*innen und sie blieben es bis zum Ende. Vom Mai zur Autobahn verschob sich die Geschlechterpolitik schnell und nachhaltig. Während im Mai sogar explizit die Arbeiterinnen angesprochen wurden und Frauen auf dem Feld anwesend waren, verzichtete der Autobahn-Führer ganz darauf. Praktischerweise waren keine Frauen unter den Bauarbeitern und Bonzen. Das Projekt zur Gewinnung der Arbeiter*innenschaft wurde, zumindest was Hitler angeht, reduziert auf die Männer. Inwiefern manches Zufall war oder geschickt von Goebbels geplant, lässt sich kaum unterscheiden. Dass Goebbels ein guter Propagandist war und vieles von langer Hand geplant hat, steht außer Frage. Vielleicht hat er bemerkt, dass Hitler vor Männern besser sprechen kann als vor Frauen.

Das Ganze war ein Erfolg, und der ersten folgte schon im März 1934 die zweite Arbeitsschlacht. Beide fallen sie recht genau auf das erste Jahr der Herrschaft, in der Zeit, in der die KZ voll waren mit Linken, als deren Niederlage noch allgegenwärtig war. Sie waren jedes Mal eine Art Re-Enactment der Unterwerfungsgeste von SPD und ADGB. Da sie keine Vertreter*innen mehr wählen konnten, wurden sie nun von Hitler vertreten. Wie lustlos die ersten Arbeitslosen mit ihren Spaten in Frankfurt ihr »Heil« rufen, ehrt sie. In Rosenheim auf der zweiten Baustelle wurden sie wahrscheinlich besser, also politisch selektiver, ausgesucht. Hier hört man eine mit Inbrunst schwörenden Chor. Der Rosenheimer Schwur hat in der medialen Darstellung im Radio den nächsten Schritt getan, von der Duldung zur lustvollen Identifikation mit der Macht.

Es ist ein interessantes Gedankenexperiment, ob diese Art der emotionalen Integration auch mit den Arbeiterinnen funktioniert hätte. Als stolze Deutsche Frau konnte sie ins Dritte Reich gehen, nicht aber als stolze Deutsche Arbeiterin. Obwohl das Mitmachen wesentlich stärker war als von der Frauenbewegung behauptet, war der NS doch ohne Zweifel ein rechtlicher Rückschritt, den frau sich kaum schönreden konnte: Das Recht auf Abtreibung ging wieder verloren, das aktive Wahlrecht und Chance auf viele beruflichen Karrieren.[86] (Und die BRD brauchte bis zur Wiedervereinigung um in vielen Bereichen das Niveau der Weimarer Republik erneut zu erreichen.) Wie viel schwerer wäre die Integration der rund sechs Millionen Roten Arbeiterinnen oder sogar aller Frauen gewesen, wären schon vorher die Hälfte der Funktionen auf allen Ebenen von Kommunistinnen und Sozialdemokratinnen ausgefüllt worden?

Vorsicht ist freilich geboten bei der Frage, wie viele vor den Radios so empfanden wie geplant, und wie viele die Sendungen mit Abscheu anhörten, die Finte durchschauten und sich innerlich dagegen verschlossen. Abermals können wir nur vom Ergebnis aus einen Schluss ziehen, viele liebten und lieben die Autobahn.

86 Vgl. Radic sowie Connell.

Die Arbeitsschlachten

Am 21. März 1934 wurde die »zweite Arbeitsschlacht« an insgesamt 22 Bauabschnitten mit dem zentralen Ritual in Rosenheim inszeniert. Abermals wurde auf allen Sendern live berichtet. Und es wird kein Zufall sein, dass das Datum mit dem »Tag von Potsdam« 1933 übereinstimmt. Die »zweite Arbeitsschlacht« war ebenso ein Angebot, nur mit vertauschtem Kräfteverhältnis. Die Einladung, in den Kreis der Privilegierten zu kommen, erging in Rosenheim von Nazis an nicht-Nazis, in Potsdam war dies symbolisch gesehen andersherum.[87]

Medial ist vom 1. Mai wenig mehr im kollektiven Gedächtnis geblieben als einige verwaschene Fotos vom Berliner Tempelhofer Feld. In Youtube-Kanälen und Wikipedia-Klonen von Neonazis wird so gut wie nie der 1. Mai oder eine DAF-Veranstaltung gefeiert, aber jede erdenkliche Reichsautobahneröffnung. Man weiß, was noch heute gut wirkt.

Der Führer versprach das größte Autostraßennetz der Welt und das Ende der Arbeitslosigkeit und siehe da – es geschah genauso. Wie sollte die Autobahn kein Loblied auf die NSDAP sein? Jede Reichsautobahn erinnerte an diesen Erfolg, jedoch jeder 1. Mai an die Niederlage der lästigen Arbeiter*innen-Bewegung. (Und leidet der 1. Mai nicht bis heute am Verrat der Gewerkschaften?)

Im direkten Vergleich beider Ansprachen zeigen sich viele Gemeinsamkeiten und einige Unterschiede. Im Großen und Ganzen ist Hitler auf der Autobahn persönlicher und beschwört mehr das Aufbauwerk, als dass er die Feinde verflucht. Tabelle 3 zeigt beide im Vergleich.

87 Ein Zufall ist sehr unwahrscheinlich, die Nazis achteten auf Jahrestage: So war der Hitler-Ludendorffputsch am 9. November 1923, der Reichskristallnacht-Pogrom am 9. November 1938, beide mit Referenz zum Sturz der Monarchie und Revolution am 9. November 1918.

Tabelle 3: Vergleichende Inhaltsanalyse von Hitlers Reden am 1. Mai und in der 1. »Bauschlacht«

Themen der Rede	1. Mai 1933, Berlin [gezählt nach Sätzen und kurzen Abschnitten]	23. September 1933, erste Autobahnbaustelle, bei Frankfurt
Unterschiede		
Schuldzuweisung an den Marxismus	sehr oft [8]	wenig [2]
Schuldzuweisung und Fluch den letzten 14 und 70 Jahren	mittel [3]	-
Triumph des NS, teils mit Verhöhnung der Gegner	oft [5]	-
Drohung »der Welt« (dem Ausland)	oft	wenig [»Was wir mit Recht auf dieser Welt fordern…«]
Hitler als Arbeiter, Landstreicher, Verstoßener, Arbeiter, self-made-man	- [überhaupt keine persönlichen Passagen]	zentraler Abschnitt [1]
Tonlage	verfluchend, schimpfend, drohend, beschwörend-predigend	mitreißend, hoffnungsvoll, rechtfertigend, kameradschaftlich, höflich bittend, schwungvoll befehlend
Gemeinsamkeiten		
Arbeitszwang auch für Reiche	wenig [1] [»ob hochgeboren…«]	mittel [3] [»jedes Söhnchen auch hochgeborener Eltern«, »Standesdünkel«, »Standesüberheblichkeit«]
harte Arbeit ankündigend	oft	sehr oft [sie hier rechtfertigend]
Schwören, Zeugnis ablegen, Segen erhalten	mittel [3]	als Abschluss [1] [kurz, aber prägnant]
Bedeutung des wirtschaftlichen Aufschwungs	mittel [3]	sehr zentral [2 lange Passagen]
Lob der Handarbeit über die Kopfarbeit	oft	oft [2]
Investitionsprogramm	ankündigend	dies hier ist es [es rechtfertigend]
Deutschlands Schmach	oft	mittel [1 Mal in der Einleitung]
moralischer und seelischer Aufschwung durch Arbeit	oft	oft

Beschwören der Volksgemeinschaft in verschiedenen Formen	sehr oft [14]	oft
Wendungen einer Predigt	mittel [Einleitung und Ende]	mittel [3 kurze Wendungen]
leichte Variationen		
großartige Zukunft	für Deutschland, durch Volksgemeinschaft	durch dies hier, Autobahnen [»monumentales Werk«]
Stärke der Nation besingen	oft [5] [allgemeine Notwendigkeit des Wiedererstarkens]	oft [ins wirtschaftliche variiert, und ins religiöse als »neues Reich«]
Wörtliche Ansprache	Überwiegend nationalistisch, wahrscheinlich ein Lapsus in den Nazi-Kameraden [wir, Kameraden, Deutsche, deutsche Volksgenossen, Deutschland]	Leicht paternalistisch als Primus inter Pares gemildert durch höfflichen Abstand durch 3. Person Plural [wir, meine Arbeiter, wollt ihr, So bitte ich Sie denn, deutsche Arbeiter]

Genderwahn Autobahn

Leo Trotzki meinte, Hitler wäre durch *try and error* zu der Performance gekommen, in der wir ihn heute meist erinnern. Für die Autobahn stellt sich daher die Frage, was geplant war und was sich zufällig ergab. Wir wissen, dass Hitler schon früh Schauspielunterricht nahm, und auch, dass er nicht vor Mikrofonen in Sendestudios sprechen konnte. Er brauchte ein lebendiges Publikum vor sich. Folglich war die echte Zeremonie an den Autobahnen so sehr Teil der Radiosendung wie Bedingung für eine gelungene Hitlerrede. Auch hier ist zu bedenken, dass ein ganzes Ministerium beschäftigt war, diese zum Erfolg zu machen. Hitlers Auftritt zu einem wichtigen Anlass war niemals spontan und nichts wird dem Zufall überlassen worden sein. Die Spannung wurde lange vorbereitet und die Rede Hitlers war dann nur der Höhepunkt in einem großen Programm.

Dass, wie in Tabelle 3 oben zu sehen, manche Elemente der Reden beibehalten wurden und andere konsequent abgesetzt, wird kein Zufall gewesen sein. Goebbels wird gut beobachtet haben, was ankam und was nicht. Das bedenkend halte ich es für keinen Zufall, dass der Autobahn-Hitler so stark an die Männlichkeit und den Stolz der Männer als Arbeiter appellierte. Dass es Arbeitslose waren, war sowohl für das Framing für das Radiopublikum wichtig – »unsere letzte Hoffnung: Adolf Hitler« hieß ein Plakat 1932 – als auch für die Wirkung der »echten« Rede. Die 720 Männer waren vom Arbeitsamt gedemütigt und gezwungen worden mitzumachen, sonst wäre ihnen das Geld gestrichen worden. Wahrscheinlich waren sie schon lange arbeitssuchend und konnten wenig zum Familieneinkommen beitragen. Sie emotional etwas aufzubauen musste als leichte Aufgabe erscheinen. Zur Eröffnung 1935 gab es von Goebbels die Anweisung an die gesamte Presse, die Rede eines einfachen Arbeiters angemessen zu würdigen und der Autobahn überhaupt zukünftig viel Platz einzuräumen. Sogar die FAZ brachte darauf-

hin die Rede des dort sprechenden Arbeiters neben der von Todt und Hitler auf Seite Eins.[88]

Der Autobahn-Hitler lobte die Arbeiter über den grünen Klee, dass die körperliche Plackerei sie »adelt« und aus der vermeintlich moralischen Schmach der Arbeitslosigkeit erlöse. Im Kaiserreich und auch Weimar war der Zutritt zu Hochschulbildung und höheren Berufen noch sehr stark durch Klassenzugehörigkeit begrenzt. Wer aus einer Arbeiter*innenfamilie kam, blieb Arbeiter*in. Das Lob der körperlichen Arbeit, im Nazi-Sprech als »Arbeiter der Faust«, war somit ein Lob der Arbeiter*innenklasse und die »geistige Arbeit« muss hier als Synonym für die herrschende Klasse, Bourgeoisie oder wie man sie nennen will, entschlüsselt werden. Um sie von den jüdischen, kommunistischen, feministischen und sonstigen unliebsamen Intellektuellen abzugrenzen und zur »arischen« Arbeit umzudeuten, wurde sie mit dem Neologismus »Arbeit der Stirn« bezeichnet. Die Figur der Gleichsetzung von Stirn mit Intellekt ist die einer Metonymie, ähnlich der Gleichsetzung von Penis und Männlichkeit.[89] Und auch gehört dazu, dass eine Frau kaum als »Arbeiterin der Stirn« bezeichnet worden wäre – der Titel war für Männer reserviert – ohne dass dies thematisiert worden wäre. Stirn und Penis werden auf der vordergründigen Ebene mit nicht-abweichender, das heißt nicht-jüdischer und nicht-kommunistischer Intellektualität gleichgesetzt. Doch dahinter steht besser versteckt noch eine zweite Ebene einer heteronormativen Männlichkeit, die alles zusammenhält.

Beide Männlichkeiten, Arbeiter der Stirn und der Faust, werden offensichtlich über Arbeit definiert. Mann-sein und arbeiten sind fast identisch, und werden verdinglicht zum »Arbeiter«. Es sind damit keine Menschen, die unter anderem als Männer sozialisiert sind und manchmal im Leben arbeiten (verstanden ausschließlich als dienende Lohnarbeit), sondern wenn sie überhaupt etwas sein wollen, dann nur in dieser biologisierten Rolle. Wie schlimm es wäre, diese Rolle nicht zu erfüllen, daran ließ Hitler keinen Zweifel. In vielen Reden wird das Motiv variiert, dass die Zeit der Arbeitslosigkeit eine Schande gewesen wäre. Daraus wird dann die Verdammung der 14 Jahre (der Weimarer Republik) oder 70 Jahre (seit Gründung der II. Internationale) konstruiert. Und natürlich war daran der Marxismus schuld – interessanter Weise in den Autobahnreden nicht die Juden*Jüdinnen. Scheinbar dachte man nicht, die Arbeiter mit plumpem Antisemitismus ködern zu können. Im Arbeiter von Stirn und Faust wurden nun alle Unterschiede homogenisiert. Kapitalisten*innen, Chefs und Eigentümern gab nicht mehr. Was zählte war die Tätigkeit und die ist ja nun einmal mit Kopf oder Faust so untrennbar verbunden wie ein Penis mit einer historisch bestimmten, aber biologisierend unsichtbar-gemachten Männlichkeit. Die abstrakte marxistische Einteilung in oben und unten, in Kapitalisten und Arbeiter*innen, wird hier durch die (biologisierte) Gleichheit der Menschen als Männer ersetzt, die die Gleichheit über ihren Körper erhalten, indem ihre Körperteile Stirn und Faust benannt werden und Penis unausgesprochen mitgemeint ist. Da alle sowohl Penis, Stirn als auch eine Hand (Faust) haben,

88 Schütz, Jene blaugrauen Bänder, 1984, S. 83.

89 Raewyn Robert Connell: Der gemachte Mann. Konstruktion und Krise von Männlichkeit. VS-Verl. 2015, S. 106.

werden sie wohl gleich sein. Das Motiv verballhornt damit das Ziel der II. Internationale, der Marxist*innen und sogar der SPD, die ungerechten Unterschiede der Menschen in sozialen Klassen zu Gunsten einer Gesellschaft der Freien und (materiell) Gleichen abzuschaffen. Durch die Verflachung wird Gleichheit nicht nur interpretiert als Gleichheit im Geschmack, im Können und Begehren usw. (was schon Verfälschung genug gewesen wäre), sonder, als die von Körpern.

Das ganze Motiv erscheint so als monströse Metonymie. Sie hat eine weitere Färbung in der kämpferischen Bezeichnung der Körperteile. Es hätten für eine einfache Metonymie auch die Arbeit des Kopfes und der Hand sein können. Aber Hand nur als Faust zu verstehen hieß entschlüsselt, dass *dieser* Mann aus dem Zuschlagen mit der Faust die Essenz seiner Identität ableitet. Auch beim Briefmarken-Anlecken und Klopapier-Kaufen ist er eigentlich noch Ernst Jüngers einsamer Kämpfer im Stahlgewitter. Und hierin sind nun gleich mehrere Biographien von Männern der Zeit gleichmachend eingeebnet: Klaus Theweleits Freikorps-Mann, die Millionen, die sich noch später so gerne in »Kriegervereinen« zusammenfanden, um der Zeit im Schützengraben im Ersten Weltkrieg zu gedenken, aber auch die Kampfbünde von KPD und SPD. Ein geschickter Schachzug, im »Arbeiter der Faust« den Rot-Front-Gruß der geballten Faust aus dem ikonographischen ins semantische zu verlagern und somit subtil anzueignen! Die Ansprache als Kämpfer-Mann subsumiert die Feinde von links und rechts aus 14 Jahren schwelendem Bürgerkrieg (Ende 1918 bis Anfang 1933) durch ihr mitmachen beim Kämpfen über alle Gründe für ihre Parteinahme hinweg als eine Identität.

In einer weiteren Wendung wird dann das Denken dem Kämpfen untergeordnet, da sich der Arbeiter der Stirn mehr am Arbeiter der Faust anlehnt als andersherum. Wenn die Kette der Signifikanten Faust-Hand-Arbeiten-Arbeiterklasse-Kämpfer-kämpfen geglaubt wird, dann ist es nur noch ein kleiner Schritt zur Kette Stirn-Faust-Arbeiten-Kämpfer-kämpfen. In der letzten Kette fügt sich die Arbeiterklasse nicht mehr so gefällig ein wie in der ersten. Zumindest nicht, wenn Arbeiterklasse-sein mit Schwitzen beim körperlichen Arbeiten gleichgesetzt wird. Mit dem Kurzschluss beider Signifikanten-Ketten werden, wie Anfangs gezeigt wurde, Bourgeoisie und Arbeiterklasse gleichgesetzt. Die privilegierten, intellektuellen Männer werden sogar ein wenig hinter die nicht-intellektuellen gestellt – im Hintergrund ist verstärkend ein Verweis auf unterschiedliche Bildungsabschlüsse vorhanden. Das war ein wenig schmeichelnd gemeint und ich denke es ist so verstanden worden. Das sollte es sicher einfacher machen, das vergiftete Kompliment zu schlucken. Und wenn beide Signifikanten-Ketten einmal angenommen wurden, dann gingen sie in die unterstellte Gemeinschaft der Gleichen ein unter Zurücklassung der Arbeiterklasse (und der Frauen darin). An ihre Stelle wird Deutschland gestellt und subjektivierend zum Attribut »deutsch« vor dem bereits biologisierten Arbeiter. Der archimedische Punkt des Ganzen, oder in der Theorie von Jaque Lacan, das ausgeschlossene Reale, ist die nie expressis verbis erwähnte Männlichkeit. Obwohl sie die ganze Zeit vorhanden ist, alle anwesenden Männer sind, werden sie nicht ganz nackt nur als »Mann« ohne ein Attribut angesprochen und auch die nicht anwesenden »Frauen« werden als solche jemals benannt.[90]

90 Der ganze Abschnitt ist inspiriert von Connell und Mosse.

Die abwesenden anderen, über die man sich symbolisch erhob waren die Nicht-Deutschen und die nicht-Männer. Die Nicht-Deutschen waren national gedacht die Nachbarn wie Frankreich und Polen, aber da sie real noch nicht erniedrigt und nicht allzu laut beschimpft werden konnten, kam es zupass, dass auch »die Juden« als Nicht-Deutsche konstruiert wurden.

Und mehr als das; wie George Mosse gezeigt hat, wurden die jüdischen Männer als keine-richtigen-Männer dem Deutschen Mann als negativ gegenübergestellt. Wie die Kategorien Frau und Mann mussten auch arisch und jüdisch nicht erwähnt werden, da sie bereits in Deutsch, aber auch in »Mann« aufgehoben waren. Schließlich war das von den Nazis definierte jüdisch-sein bekanntlich auch im kein-Handarbeiter-Sein aufgehoben. In die Reihe der Verdinglichungen gehört so auch das nicht-jüdisch-Sein und nicht-intellektuell-Sein. Ein anderes Wort für diese Gemeinschaft ist die »schaffende Arbeit«, während »der Jude« bekanntlich mit der »raffenden Arbeit« in Eins gesetzt wurde. In den beiden Arbeiter-Männern von Stirn und Faust ist die »arische schaffende Arbeit« enthalten. Auch war allgemein bekannt, dass auf der vielfach schon vor ihrer Fertigstellung gelobten »Straße Adolf Hitlers« natürlich keine Juden*Jüdinnen mitmachen würden. Es musste also gar nicht mehr laut gesagt werden. (In Wahrheit waren »jüdische« Baufirmen bis Ende 1934 beschäftigt, aber auch hier übertrumpfte die Propaganda bequem die Wirklichkeit.)

Die vielen Attribute, die Hitler »seinen Arbeitern« gab, wären ins lächerliche gekippt, wenn sie direkt benannt worden wären. Gerade durch ihre unbewusst gewusste Abwesenheit konnten sie eine schwache Wirkung entfalten, die zur Stärke ihres gemeinsamen Bezugspunktes beitrug. Aus den Abwesenheiten des Lacan'schen Realen zog die Anwesenheit der benannten Ansprache ihre Kraft, aus den hintergründig mitklingenden Erniedrigungen strömte die Erhöhung der benannten und bewussten Ebene. Wie lächerlich hätte ein Hitler gewirkt, der gesagt hätte: Meine Männer, die ihr einen Penis habt und dazu noch einen unbeschnittenen arischen! Wie bedrohlich wäre er gewesen hätte er gesagt: Freie Menschen, die ihr noch nicht im KZ seid, aber jederzeit dort hinkommen könnt! Im Deutschen Arbeiter der Faust hingegen waren all die negativen Abwesenheiten als semantischer Überschuss vorhanden (und blieben es abgeschwächt auch in der Nachkriegszeit).

Eine Person, die keine Freundin werden sollte, sagte zu diesem Buch, sie freue sich darüber, weil die Autobahn endlich einmal ein konkreter Forschungsgegenstand sei und keine weitere abgehobene sozialwissenschaftliche Studie. Ich fürchte, dass eine Autobahn als Forschungsgegenstand so konkret und echt wirkt hat viel mit dieser Naturalisierung und Biologisierung zu tun.

Tabelle 4: 16 Dichotomien der Reichsautobahn-Baustelle, in Klammern rechts die Unterschiede zur fertigen Autobahn

Anwesend	**Abwesend**
Männer	Frauen (anwesend an der fertigen Autobahn)
›Arier‹	Juden*Jüdinnen
Deutsche (per Pass und Geburt)	Ausländer (anwesend an der fertigen Autobahn als Reporter)
-	Arbeiter*innenbewegung
Arbeit	Arbeitslosigkeit
Ordnung, Autoritarismus	Weimarer Republik, Liberalismus, Chaos
Künstlicher Stolz, falsches Lob	Schande und Scham
Deutschland	Ausland, Internationalismus, Humanismus, Versailles
Schaffende Arbeit (angeblich kein Kapitalismus)	Kapitalismus, Zinsen, Rationalität
Stehende Menschenmenge	Fahrende Autos (anwesend an der fertigen Autobahn)
Lebendige und nicht-Eingesperrte	Ermordete, Geflohene und Eingesperrte
Arbeit als Kämpfen verstanden	Nicht-kämpfen, rasten, zweifeln, lieben, spielen, lachen
Eine Baustelle, eine Autobahn	Landschaft ohne Baustelle, ohne Autobahn
Straßen als Dystopie (um die uns die Welt beneidet)	Allgemeine Freiheit um glücklich zu sein als Utopie (ohne Neid)
In Blöcken und Reihen geordnet Stehende	Spontan und chaotisch fließende Menschenmenge (Arbeiter*innen auf linken Demonstrationen, in der Novemberrevolution)

Autobahn statt Revolution

Clara Zetkin fand schon 1922, was Adorno und Horkheimer erst 1944 bemerkten:

> »Der Faschismus hat noch eine andere Wurzel: Es ist das Stocken, der schleppende Gang der Weltrevolution […]. […] In keinem Lande – das ist wenigstens meine Auffassung – ist der Gegensatz so groß wie in Deutschland zwischen der objektiven Reife für die Revolution und der subjektiven Unreife des Proletariats für sie infolge des Verrates,

der Auffassung, des Verhaltens der reformistischen Führer. In keinem Lande hat seit Kriegsausbruch die Sozialdemokratie so schmachvoll versagt wie in Deutschland.«[91, 92]

Sie fügte noch hinzu, dass auch das Ausbleiben von Widerstand der Massen gegen den Verrat die Wut geschürt habe. Um Zetkin, Horkheimer und Adornos Massenpsychologie der 1920er und 1930er Jahre einordnen zu können, müssen wir uns vor Augen halten, dass eine sozialistische oder kommunistische Revolution ab 1918 in Westeuropa möglich war. In Bayern, Ungarn und einigen italienischen und deutschen Städten gab es kurzzeitige Räterepubliken – alle wurden militärisch besiegt, keine jedoch im politischen Wettstreit um die öffentliche Meinung. Der Zeitgeist war daher keiner des Weiter-So. Der Normalbetrieb mit weit verbreiteter Not schien nicht nur den Literat*innen und Künstler*innen von Bauhaus, Dada und Expressionismus, sondern auch einem großen Teil der einfachen Menschen nicht länger hinnehmbar. Der Leitstern dieser Weltanschauung war das Fortbestehen der Revolution in Russland, wie Brecht im Leben des Galileo Galilei allegorisch aufzeigt. Die Möglichkeit der Abschaffung des Kapitalismus in einem Land erregte Menschen auf der ganzen Welt, ähnlich dem heliozentrischen Weltbild in einem früheren Jahrhundert. Die Verelendung ab Beginn der Weltwirtschaftskrise 1929 drängte dann immer mehr zur Entscheidung, die Wut gegen den Kapitalismus und seine Klassenherrschaft zu richten oder gegen jene, die das Glück versprechen, aber nicht liefern konnten, wie Adorno und Horkheimer resigniert beklagten.[93] Der NS griff die Träume der Internationale auf und verschob sie allesamt ins völkische, ethnische, kitschige, nationale und antisemitische. Und er verschob sie ins technische: Statt Gleichberechtigung, Würde und Frieden lieferte er Radios und Autobahnen.

Im Gegensatz zu den emanzipatorischen Angeboten der Internationale kamen die reaktionären Versprechen des Faschismus mit dem Privileg der Macht. Wer auf ihrem Ticket fuhr, musste nicht gegen den Staat kämpfen und vor den Werktoren streiken. Er oder sie saß am gedeckten Tisch und das im Glauben an den eigenen revolutionären Elan. Der NS konnte so etwas wie Glück und Freiheit nicht glaubhaft versprechen, aber Macht über andere hatte er im Überfluss.

Gleich nach dem Sieg ihres Terrors im Kampf um die Städte leiteten beide Faschismen, in Italien und Deutschland, mit Auto und Straßenbau die Wut in eine technische Richtung. Auch dies war ein Rausch auf Kosten der großen Mehrheit der Schwächeren, der Fußgänger*innen. Es war kein Zufall, dass Hitler und Mussolini alle Geschwindigkeitsbeschränkungen aufhoben.[94] Auf Autobahnen gab es sie erst gar nicht. Dass in

---

91 Clara Zetkin: Der Kampf gegen den Faschismus, Moskau, 1923.

92 »Es war der Sinn der Menschenrechte, Glück auch dort zu versprechen, wo keine Macht ist. Weil die betrogenen Massen ahnen, dass dies Versprechen, als allgemeines, Lüge bleibt, solange es Klassen gibt, erregt es ihre Wut; sie fühlen sich verhöhnt. Noch als Möglichkeit, als Idee müssen sie den Gedanken an jenes Glück immer aufs Neue verdrängen, sie verleugnen ihn um so wilder, je mehr er an der Zeit ist.« Horkheimer/Adorno 2009: 206.

93 Horkheimer/Adorno 2009: 181.

94 Das königliche Dekret Nr. 3043 vom 13. Dezember 1923 galt als Vorbereitungsstufe des eigentlichen im Jahr 1933 verabschiedeten Straßenkodex der Verkehrsregelung (R. D. 8–12-1933-XII, Nr. 1740). Zit. n. Reale Automobil Club Italia (Hg.): L'automobilista senza meccanico. Milano 1936, S. 173, In: Zenone, Fußnote 125.

Deutschland bei einer sehr niedrigen Autoquote so viele Personen – die meisten dürften Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gewesen sein – zu Tode kamen wie nie zuvor, wurde anstandslos in Kauf genommen.[95] Erst mit Kriegsbeginn und der gegen feindliche Flugzeuge verdunkelten Städte, als auch die Autos fast ohne Licht fahren mussten, wurde wieder ein Limit innerorts eingeführt. Sachs und andere meinen, das wäre aus Rücksicht auf die nicht-Automobilist*innen geschehen. Genauso gut könnte es aber aus Sorge um übermäßig viele Unfälle zwischen Autofahrern geschehen sein.

Das Recht des Autos als Recht des Stärkeren gehörte und gehört zur Ideologie der Ungleichwertigkeit von Menschen. Das Auto als Instrument, das Privilegien, Macht und Geld auch noch um die täglich und bequem zu habende Möglichkeit der körperlichen Bedrohung gegen Schwächere bereichert, war eine Maschine wie gemacht für ein Gesellschaftssystem der uneingeschränkten Herrschaft.

Der Geschwindigkeitsrausch war die Luxusdroge für die Minderheit (überwiegend Männer), die sich ein Auto leisten konnten. Die anderen durften immerhin davon träumen. So waren erträumter und realer Rausch ein Ventil der Triebabfuhr in einem ansonsten repressiven Regime, das beständig Lebensäußerungen verbot und unterdrückte. Arnolt Bronnen prophezeite schon 1930 hellsichtig: »Der Deutsche, welcher kriegerisch ist mit allen Abarten des Kriegerischen, wie Ehrgeiz, […] Händelsucht, Todesverachtung, hält den Verkehr zunächst für einen kriegerischen Zustand.«[96]

Bevor der Nazismus im Krieg zu seiner innersten Bestimmung gelangte, bot das Rasen der Minderheit ein nützliches Surrogat, um die Friedensjahre zu überstehen. Selbst die Weimarer Republik hatte mit ihren Saal- und Straßenschlachten mehr Aufregung geboten als die mittleren Jahre des Nazismus von 1935 – 1938, als die Verhaftungswelle nachließ, aber der Krieg noch warten musste. Das freigegebene Rasen war einerseits die psychische Mobilmachung für den motorisierten Krieg und andererseits eine Sublimation für die alten Kämpfer, die nun keine Gegner*innen mehr fanden. Der Volksmund liegt also psychoanalytisch, statt wörtlich verstanden richtig, dass die Reichsautobahn eine Kriegsvorbereitung war.

Für den von Klaus Theweleit beschriebenen, nicht-zu-Ende-geborenen durchschnittlichen rechts-konservativen Mann dieser Zeit war die Abwesenheit von Kämpfen unerträglich. Noch im größten Triumph lauerte die Unzufriedenheit und noch jeder Erfolg war ihm vergiftet (von einem austauschbaren Sündenbock). Seine unbewältigten inneren Anteile musste (und muss) er nach außen projizieren, um sein Unglücklich-Sein weniger zu fühlen. Offensichtlich waren das zuerst »der Jude« und »der Kommunist« oder »Bolschewist«. Selbst im Safe-Space dieses Mannes, den er nun absichtlich ohne Juden*Jüdinnen, Kommunist*innen und Sicherheitshalber ohne Frauen gebaut hatte, selbst da konnte er nicht glücklich sein. Es musste immer noch eine Autobahn mehr sein, ein weiterer Geschwindigkeitsrekord, ein noch schnelleres Auto.

95 Vgl. Gietinger, Warum das Auto keine Zukunft hat und wir trotzdem weiterkommen.

96 Arnolt Bronnen: Moral und Verkehr, 1930, In: Schütz 1984, S. 81.

Die Erfindung der Auto-Helden

Brecht ließ seinen Galileo Galilei deklamieren: »Nein, unglücklich das Land, das Helden nötig hat!« Nötig hatte sie das Dritte Reich und die Männer-Helden brauchen ein Frauen-Publikum.[97] Freilich gab es einige wenige autofahrende Frauen, aber sie waren die Ausnahme.[98] Wir können zwar nicht rekonstruieren, wie genau sie über die Auto-Helden dachten und was sie fühlten, aber zumindest lassen sich die kulturellen Angebote an sie auswerten. Wir können auch hier vom Ergebnis her schließen, dass diese Angebote erfolgreich waren, da »aber die Autobahn« in der Nachkriegszeit auch von vielen Frauen, von denen Eva Hermann nur eine war, vorgebracht wurde. Wahrscheinlich erreichte die Autobahnpropaganda bei vielen Frauen die erhoffte Wirkung und die Angebote waren sehr zahlreich:

»Für die Autobahn warben etwa Plakate, Brettspiele, Wandkalender, Ansichtskarten oder Briefmarken […], [und] die Ausstellung ›die Straße‹ die von Juni bis September 1934 mit großem Aufwand in München inszeniert worden war und später noch in anderen Städten gezeigt wurde.«[99] Auf einer Streichholzschachtel war zu lesen, dass der Führer seine meisten Reisen mit dem Automobil zurückgelegt hatte. Ein ›Lichtbildwettbewerb‹ von 1936 mit dem fast schon postmodern-ironisch anmutenden (aber gar nicht ironisch gemeinten) Namen ›Die schöne Straße im Bau und unter Verkehr‹ verbreitete Fotos im Stil der Landschaftsmalerei. Jedes Milieu bekam seine Reklame, Kunst und Propaganda. Für die Arbeiter*innen und die Mehrheit gab es Radio, Kino und Tageszeitung. Im Radio waren die Feierstunden in der Ringschaltung unüberhörbar und im Kino liefen kurze Autobahnfilme und in den Wochenschauberichten nahmen Autobahn und Silberpfeil regelmäßig einen Platz ein.

Für das Publikum mit Stil gab es die ästhetisierende »Autobahnfotografie«. Erhard Schütz schreibt: In ihr wurden »Arbeiter besonders aufdringlich heroisiert, Brücken sakralisiert und die Bahnen naturalisiert. Damit ist sie inszenatorisch dem durchaus nahe, was insbesondere Roman und Film übernehmen.«[100] Auch die »gesunde Baugesinnung« der arisch-deutschen Architektur und Landschaft wurde im Genre der Architektur- und Brückenbilder verbreitet – wobei anzumerken ist, dass in diesen Kreisen genug Toleranz blieb für einige durch und durch moderne Sicht-Beton-Brücken.[101]

Romane

Als handelnde und sichtbare Personen waren Frauen vor allem in den Autobahnromanen und -filmen präsent, gleichwohl wieder nur als Liebhaberinnen, Mütter und Ehe-

97 Vgl. Mosse.

98 Freilich gab es auch hier Ausnahmen: »Gestützt durch malende Musik und durch langsame Überblendungen verstärkt, verselbständigen sich in den einschlägigen Filmen regelmäßig die Sequenzen schöner, harmonischer Wald-, Fluß- und Gebirgsszenerien. Die Autobahn wird selbst als Zweck des Fahrens suggeriert, als Ereignis für – organisierte (KdF) oder private (mondäner Mädchentrupp) – Freizeitfahrten oder wie es propagiert wird: »Autowandern«.« Schütz 1984, S. 102.

99 Schütz, 1984, S. 90.

100 Schütz, 1984, S. 97.

101 Ebd.

frauen (und nicht als Ingenieurinnen und Rennfahrerinnen). Eine besonders für Frauen reservierte Rolle war die der Zweiflerin, die der neuen Straße noch nicht so Recht trauen wollte – dass der neue faschistische Mann zweifelte, war nicht vorgesehen. Und scheinbar waren diese Zweiflerinnen echt und besaßen unter Umständen Land, das einer Trasse im Wege stand. Der Autobahnroman »Die Straße aus Eisen und Stein« griff dies auf in der Figur einer verschuldeten Gräfin, der neben der guten Sache für alle auch persönlicher Nutzen versprochen wird: »und so werden Sie auch einmal von Ihren Schulden loskommen.« Daraufhin unterschrieb die Gräfin die Verkaufsurkunde ihres Landes. (Dass sie überhaupt eine Wahl gehabt hätte wird hier falsch unterstellt, in Wahrheit wäre sie wie heute auch gegen niedrige Entschädigung enteignet worden.)[102]

Ein Mutter-Sohn-Konflikt stellt ebenfalls die technikskeptische Frau vor, die mit leichtem Zwang überredet werden muss. Ihr Sohn steht zunächst auf ihrer Seite, der (noch nicht wegen des erwarteten Lärms, wohl aber wegen der Zerstörung der bekannten Landschaft und ihrer Schönheit »keine Ruhe mehr findet«. In seinen Worten: »Man will die Ursprünglichkeit töten«.) Doch dann lässt er sich korrumpieren, nimmt Arbeit auf der Baustelle an und ändert seine Meinung. Eigenartig, wie hier Willensschwäche und Opportunismus als legitime Gründe vorgestellt werden. Vielleicht ein Versehen, vielleicht sagt auch dieser Text mehr, als er wollte, über seine Zeit und seinen Urheber. Der Sohn verschiebt seine Charakterschwäche dann ins Autoritäre, als er seiner Mutter erklärt: »Ja, die Autostraße […] ist etwas Großes, du, etwas, das wir nicht so schnell begreifen können.«[103]

Nicht unerwähnt blieb, dass es gegen Autobahngegner*innen ohnehin keine Nachsicht gab. In »Der Herr Prinzipal – ein heiterer Roman« wird ganz und gar nicht heiter mit Enteignung und der »neuen Zeit« gedroht. Nicht uninteressant ist hier das Erscheinungsdatum, das aufhorchen lässt: 1940. Wer wollte in diesem zweiten Kriegsjahr, oder einer der kurzen Friedenspausen, von Autobahnen lesen? Was einerseits leichte Literatur zur Zerstreuung gewesen sein könnte, könnte doch noch eine andere Bedeutung gehabt haben: Niemand solle sich gegen die neue Zeit und den Willen »der Gemeinschaft« stellen, und statt Autobahn könnte die Leserin auch »Krieg« einsetzen, der nun einmal zur »neuen Zeit« gehöre und unabwendbar sei:

»Wir stehen an einem neuen Abschnitt der Zeit! […] einmal erleben wir eine neue kraftvolle Größe unseres Vaterlandes und eine brüderliche Gemeinschaft der Menschen. […] Zum anderen […] steht dieser neue Abschnitt unter dem Vorzeichen des unaufhaltsamen technischen Fortschrittes.«[104]

Und dann wird direkt gedroht ohne weiteres Federlesen: »Ein Werk wie die Autobahnen gestattet keine Versuche! Es dient allen und es geht deshalb über die kleinen Wünsche und Bedenken einzelner hinweg! […] Wenn sie diesem Werk der Gemeinschaft

102 Heinz Oskar Wuttig, Die Straße aus Eisen und Stein. Ein Roman von froher Kameradschaft. Berlin 1936, S. 21. In: Schütz S. 98.

103 Georg Oedemann, Eine Straße geht durchs Land. Ein Gegenwartsroman. Berlin 1938, S. 7 und 17, In: Schütz: S. 98f.

104 Ebd. S. 130.

nicht dienen wollen, wird die Gemeinschaft kraft ihres größeren Rechtes Ihren Acker enteignen!«[105]

Laut Schütz zieht sich durch all diese Romane das Motiv der Schlichtung sämtlicher Widersprüche der Moderne. Durch den so magisch aufgewerteten Straßenbau gelingt das als fast unmöglich konstruierte: Hoffnungslos zerstrittene Paare finden sich, Bauern und Techniker verstehen sich, Arbeiter aus verfeindeten Regionen werden Kameraden, Bursche und Leutnant verstehen sich auf Augenhöhe und der zum Ingenieur aufgestiegene Arbeiter nimmt keinerlei Standesdünkel an. Der plätschernde Bach wird sogar als Echo im Brückenbogen noch verstärkt und gewinnt an Kraft,[106] der arme Bauer findet Arbeit und heiratet eine gute Partie, und der Bauer, der längst Arbeiter in der Stadt ist, ist im Herzen doch noch Bauer geblieben, was als ursprünglich dargestellt wird und darum gut: »Unsere Bagger sind unsere Pflüge … unsere Saat ist ein großer Gedanke, der reiche Frucht tragen wird … unser Acker ist das Vaterland und wir graben seinen Kindern Straßen.«[107]

So ist die Autobahn ein einziges Wunderhorn, das jeder und jedem seinen Segen ausschüttet, und selbst wo am Anfang Ärger über Enteignung und Lärm steht, ist am Ende größte Zufriedenheit.

Dieser Zwang zur Autostraße wird als durch und durch gut vorgestellt, erhält so eine magische Aura, da dieser Bau beständig das Unmögliche ermöglicht: So

> »sind die Romane sehr gleichartig aufgebaut. Mal in den bayerischen Bergen, mal in Thüringen oder Pommern, mal mehr den Akzent auf den Konflikt Bauern-Arbeiter, mal mehr auf Probleme der Arbeiter untereinander, mal gepaart mit technischen Erfindungen, mal mit der Beschwörung magischer Opfer eines ›Lebigen‹ nach Schimmelreiter-Manier – stets werden die Bösen ausgetrieben, dürfen die Schwachen sich opfernd bewähren, versöhnen sich Freunde, finden sich Paare – siegt am Ende die Straße.«[108]

In der Autostraße entsteht die imaginierte Volksgemeinschaft, weil hier alle Widersprüche aufgehoben werden in einer harmonischen Gemeinschaft. Einerseits finden alle ihr Glück, andererseits wird sowieso kein Widerspruch geduldet. Gewisser Weise ist es ein »Unbehagen in der Kultur«, das bearbeitet und aufgelöst wird, was dann nachträglich als niemals-existent konstruiert wird, weil es die gezeigten Widersprüche in der Volksgemeinschaft gar nicht hätte geben sollen. Freilich lässt die Autobahn sie in den Romanen alle mehr als Missverständnisse erscheinen: Kein Nein war je wirklich so gemeint. Denn »eigentlich« waren alle schon immer einander wohlgesonnen, wie Adorno in der Dialektik der Eigentlichkeit polemisierte.

---

105 Wilhelm Utermann, Der Herr Prinzipal, ein heiterer Roman, München 1940, S. 137f. In: Schütz, S. 98.

106 »Nein, das Tal ist nicht tot. Sie haben die frisch aufgeworfenen Böschungen mit jungen Bäumen bepflanzt. Und der Bach, hier plätschert er […], nur daß sein Rauschen ein wenig lauter erklingt im weiten, runden Hall der Brücke. Dies ist nun sein Loblied, das nimmer aufhören wird, solange das weißgelbe Wunder im Tale steht.« In: Georg A. Oedemann, S. 142, in: Schütz 99.

107 Wilhelm Utermann, Der Herr Prinzipal. Ein heiterer Roman München 1940, S. 223 u. 245f., in: Schütz, S. 100.

108 Schütz, S. 99.

Interessant ist die große Abwesenheit der Abweichungen in diesen Romanen und Filmen. Die Feinde des NS kommen nicht vor, kein jüdischer Bankier finanziert, kein kommunistischer Arbeiter agitiert, kein Arbeitsscheuer drückt sich und keine Feministin spottet. Die späteren Zwangsarbeiter werden scheinbar nie erwähnt, die Streiks natürlich auch nicht und nicht die hohe Todesquote der Arbeiter. Im Autobahnroman ist das Dritte Reich harmonischer und perfekter als in Hermann Görings Modelleisenbahn, in der wenigstens ein kleiner Krieg gezeigt wurde.

Lyrik

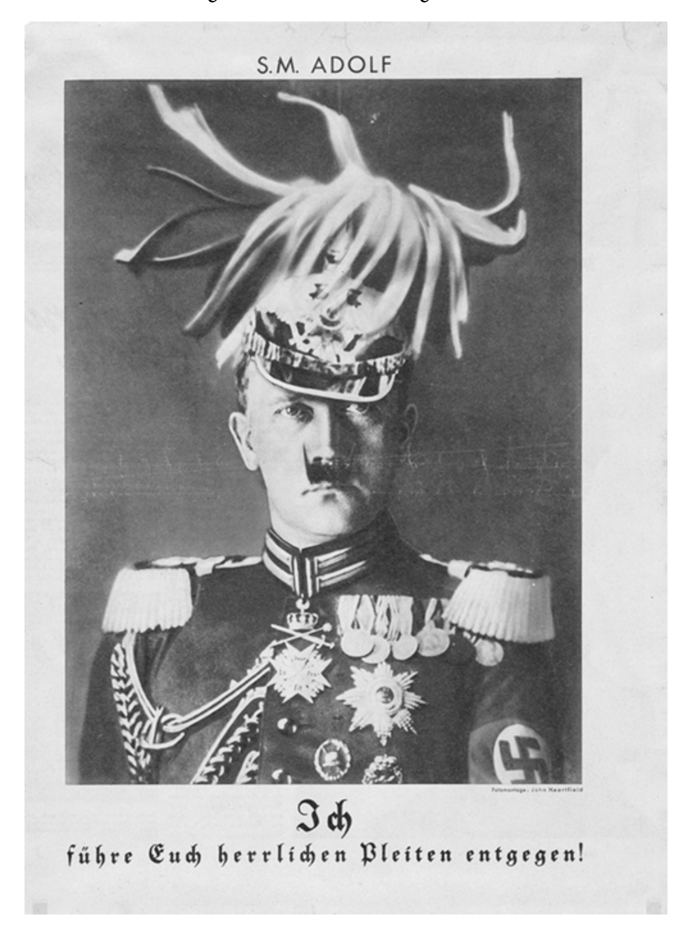
Der Wille zur Homogenität des dritten Reichs hat keine Nische verschont, auch nicht die Lyrik. In ihr wurden die männliche Tat, Ehrfurcht und Vaterland besungen. Einige Verse zur Illustration:

> »O stolze, helle Ader im Gesicht/des von der Arbeit jugendvollen Landes« (Günther Petry)
>
> »Von einem Willen ehern und herrscherfroh […] In Ehrfurcht, vor dem Vater des Vaterlandes/Beug sich die Stirn! […]« (Josef Weinheber)
>
> »Nach kühnem Maß, das wir im Blute tragen,/schwingt sich ihr Rhythmus durch das Reich, […] Der kühne Schwung der Brücken wird nie enden.« (Zemke)
>
> »Deutschland!/Verwundert sahst Du, wie tausend schaffende Hände/Dir Wunden schlugen und wühlten in Deinem Gebreit. [Dann wird dies rechtfertigend als Heilung erklärt] – […] Siehe, ein kraftvoller Wille/Gab den Befehl. […]/Siehe, aus blutenden Wunden/Wurden die Straßen, […] wuchsen zu einem Stuck/Lebender Landschaft […]/Sieh, die Gefährte, auf sicheren Bahnen hinsausend,/Lassen die Meilen schrumpfen, verwandeln die Tage in Stunden!/Siehe die Heimat der großen Gemeinschaft sich runden!/Höre den Pulsschlag der Arbeit, höre ihn, brausend! [Um schließlich zu versprechen] Deutschland!/Siehe die Straßen des Führers/Leiten Dich stolz in das nächste Jahrtausend! (Thilo Scheller)«[109]

Schade, dass Thilo Scheller die Karrikatur von Heartfield scheinbar nicht kannte, in der ein Hitler-Hindenburg mehr droht als verheißt: »Ich führe euch herrlichen Pleiten (Zeiten) entgegen.«

109 Thilo Scheller: Die Straßen des Führers, in: Schütz, S. 95. Alle anderen aus Schütz, S. 93f.

Abb. 68: Heartfield 1932: S.M. Adolf, In: AIZ, No. 34. Seine Majestät (S.M.) wird hier als Verschnitt aus Hitler und Reichspräsident Hindenburg und Wilhelm II gezeigt. Die Karikatur blieb aktuell und wurde 1939 erneut in der englischen Picture Post abgedruckt.



Film

Eine Analyse der Propagandawirkung der Autobahnfilme harrt noch ihrer Autorin. Obwohl es sich um ein ganzes Filmgenre mit 20 kurzen Dokus von 10 – 20 Minuten Länge und mindestens einen Spielfilm handelt, liegt keine wissenschaftliche Arbeit vor. Einzige Ausnahme ist in gewisser Weise der Dokumentarfilm »Reichsautobahn« von Hartmut Bitomsky.[110]

Ein Teil der ersten Filme gehörte zur Reihe »Die Straßen Adolf Hitlers«, einer wurde im Auftrag Todts für die Wanderausstellung produziert. Alle Dokumentarfilme zeigten

110 Der Film war so gut wie verschollen, ist 2020 aber digitalisiert worden und in einigen Kinos gelaufen.

die Schönheit des Autowanderns.[111] Ansonsten werden organisierte Kraft-durch-Freude-Gruppenfahrten gezeigt und auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Autobahn wird jedes Mal hingewiesen, mal mehr oder weniger mit technischen Details, »jedoch scheinen sie, bezogen auf die Dominanz der anderen Aspekte, eher Pflichtübungen zum volkswirtschaftlichen Effizienznachweis.«[112] Das Rasen und der Geschwindigkeitsrausch werden in *diesen* Filmen nicht gezeigt. Im Gegenteil wird zum beschaulichen Genießen der Landschaft eingeladen. Das Genre für den Geschwindigkeitsrausch blieb den regelmäßigen Wochenschauberichte von Autorennen und Rekorden der Silberpfeile vorbehalten.

Ein Sonderrolle nimmt der Film »Straßen der Zukunft« von 1938 ein, der sich erstmals direkt an die potentiellen Autofahrer*innen richtet und ihm die Autobahnregeln erklärt. 1938 waren 3000 km fertig und über 300.000 Sparer*innen freuten sich auf Ferdinand Porsches »Volkswagen«. Der Film suggeriert eine Nähe und Erreichbarkeit des eigenen Autos, und kann als Erneuerung und Verstärkung des »Volkswagenversprechens« verstanden werden.

Genaue Zahlen der Besucher*innen in den einzelnen Filmen liegen nicht vor, aber zumindest wurde das Kino, zwar noch im Schatten des Radios, zum zweiten neuen Massenmedium in den 1930er Jahre. Der durchschnittliche Kinobesuch pro Jahr und Person stieg von 4,8 1933 auf 14,4 im Jahr 1944.[113] Jede*r hätte demnach ungefähr einen Wochenschaubericht monatlich gesehen und damit auch viele Autobahneröffnungen. Da die Autobahndokus als Vorfilme liefen haben sie wahrscheinlich ein Publikum im zweistelligen Millionenbereich gehabt.

Tabelle 5: Auflistung der wichtigsten Filme zur Autobahn im dritten Reich

Jahr	Name des Films	Inhalt
1935	Eröffnung Darmstadt – Frankfurt	Hitlers Rede
1935	Kampf im Moor	
1935	Alpenstraße	
1935	Straßen ohne Hindernis	gehörte zur Wanderausstellung »die Straße«
1935	Bahn frei	rechnet die Vorteile der RA vor
1935	Die Mainbrücke bei Frankfurt Griesheim im Baujahr 1934	
1935	Vom Wald zur Straßendecke	
1936	Steine geben Brot	

111 vgl. Schütz 102.

112 Ebd.

113 Welzer, S: 175.

1937	Bau der Reichsautobahn-Triebtalbrücke	
1937	die Betondecke	
1937	400 bauen eine Brücke	
1937	schnelle Straßen	Wettfahrt, RA schneller und vernünftiger, weil sparsamer
1937	Auf Deutschlands neuen Autostraßen	
1937	die Schwarzdecke	
1938	Die Havelbrücke – Ein Bauwerk der RAB im Zuge des Berliner Ringes bei Werder	ohne Ton
1938	Moorsprengungen	
1938	Straßen der Zukunft	Gebrauchsanweisung für Autofahrer*innen
1939	Mann für Mann (Spielfilm in voller Länge)	geplante Autobahn durch den polnischen Korridor nach Danzig, Besucher-Flopp
1939	Straßen machen Freude: Ein Film vom Reisen, Rasten, Bauen, Frachten	
1941	Bauten im neuen Deutschland	
1941	Die Reichsautobahnbrücke über den Rhein bei Rodenkirchen	

Quelle: Schütz 1984.

Reklame

»Autofirmen warben mit der Autobahn, [Auto Union, später Audi] und Krupp oder Mercedes-Benz. Letztere proklamierte: ›Wir halten Schritt mit dieser gigantischen Entwicklung‹ über einem Bild eines über der Autobahn schwebenden Sterns.«[114] Nicht nur DDAC (später ADAC) und Baufirmen, selbst Eduscho Kaffee schmückte ihre Reklame mit der Autobahn. Mercedes und Auto Union mussten das gar nicht explizit tun, da jedes Foto der Silberpfeil-Rekordwagen die Automarken mit der Reichsautobahn verband. Übrig geblieben ist von den beiden bekanntlich Mercedes, unter anderem weil deren Werke überwiegend in den westlichen Besatzungszonen lagen, aber selbst ohne Niederlage hatte Daimler Auto Union im NS abgehängt und wesentlich besser von der Aufrüstung profitiert als die Konkurrenz aus Sachsen.

114 Uwe Westphal, Werbung im Dritten Reich, Transitver.: Berlin 1989. und Schütz, S. 91.

Zeitungen

Auch für die Zeitungsartikel über Bau und Fertigstellungen liegt keine systematische Auswertung vor. Wir können davon ausgehen, dass es Tausende waren. Wie die Filme, so oszillierten die Artikel oft zwischen dem Pflichtbekenntnis zum volkswirtschaftlichen Nutzen einerseits und Lust am unnützlichen Rasen andererseits. So schrieb der Völkische Beobachter vom 6.9.1938 über die »Langstreckenfahrt Berlin-Rom über die neue Autobahn Berlin-Leipzig« und verkündete in den Zwischenüberschriften »Herrliche Landschaften werden erschlossen« und »Modernste Rennstrecke der Welt«. Drei Tage später am 9. September legt er nach und titelt, kräftig übertreibend, denn die Autobahn deckte ja nur einen kleinen Teil der Strecke ab: »Autobahn frei für Berlin – Rom!« und darunter: »Durchschnitt von 120 Kilometerstunden für die ›Großen‹«.[115]

Da unter Planern die Sorge grassierte, das allgemeine Rasen könnte noch weiter um sich greifen, und zudem Mangel an kriegswichtigem Gummi, Stahl und Benzin herrschte, wurde den Medien scheinbar auferlegt zur Mäßigung zu erziehen, weshalb sich dort »unablässig Appelle und Überredungen zur deutschesten Bewegung nächst dem Marschieren [finden], zum Autowandern.«[116]

Männerphantasie

Klaus Theweleit hat eine holzschnittartige, aber nützliche Theorie der soldatisch-faschistischen Männlichkeit vorgelegt.[117] Er erklärt die Subjektivität des faschistischen Mannes durch dessen abgespaltenen weiblichen Anteilen und Frauenverachtung. Zu ergänzen ist, was bei Theweleit zu kurz kommt: Hass auf »die Roten« und »die Juden«.[118]

Der Hass auf die »roten Flintenweiber« ging einher mit der Furcht vor der drohenden Revolution als »rote Flut«. Die so gehasste Revolution – wozu sich auch ein Friedrich Ebert von der SPD bekannte – wurde durchweg als weiblich konnotiert. Die auf Seiten der Linken kämpfenden Frauen wurden besonders verachtet und die Männer als »verweiblicht« porträtiert. Mit Liv Strömquist könnten wir den Gedanken hinzufügen, dass hier auch eine psychische Abwehr der Menstruation vorliegt. Ihrer Meinung nach begründet die Verdrängung der Menstruation die Frauenverachtung des europäischen Patriarchats.[119] Da das Verdrängte beständig zurückkehrt in verschiedenen kulturellen Überformungen, muss es in irgendeine Form gebracht werden. Im NS wurde die Kontrolle des weiblich verstandenen Fließens und Strömens inszeniert in der Begradigung von Flüssen und die Technik des Bedeckens ihrer Ufer mit Schottersteinen, statt die

115 Schütz S. 102.

116 Schütz, S. 125.

117 Er nennt sie »soldatische Männlichkeit« macht damit eine opportunistische Konzession an die Extremismustheorie und ihren Hang zur Äquidistanzierung von Sowjetunion und drittem Reich, oder überhaupt drittem Reich und anderen militaristischen Gesellschaften. Da die tatsächliche Grundlage Theweleits die Briefe von Freikorpsmännern, den Vorläufern von SA und SS waren, spreche ich im Folgenden von faschistischer Männlichkeit.

118 Gietinger: November 1918.

119 Liv Strömquist: Der Ursprung der Welt, Avantverl: Berlin 2017.

Bäume dort das Ufer natürlich festhalten zu lassen (bis heute), in Strömen von Männern die über Paradeplätze kontrolliert fluten, und natürlich war auch die Autobahn ein männlich gebändigtes Strömen der Autos durch die Landschaft. In der Nachkriegszeit produzierten die Autobahnplaner (ebenfalls bis heute) weiterhin ihre technische »Prosa«, in der, wie Axel Doßmann bemerkte, beständig eine Urangst vor dem Stillstand, vor der Verstopfung, vor dem nicht-strömen-Können des Verkehrs mitschwingt. Nicht weniger als Erlösung sollte die Autobahn sein, um den »sprunghaft steigenden Verkehr […] aufnehmen und abgeben [zu] können […].«[120] Die feministische Forschung stimmt weitgehend überein, dass der heterosexuelle, patriarchale – das heißt durchschnittliche – westliche Mann seine Identität vor allem durch die Abgrenzung zu Frauen und seinen eigenen weiblichen Anteilen erlangt. Er strebt daher beständig nach größerer Unabhängigkeit von der als bedrohlich empfundenen weiblichen Erotik und ihren Ambivalenzen.[121]

Georg Seeßlen fügte hinzu: Sein Extrem fand diese Abgrenzung in der faschistischen Darstellung von nicht-ambivalenten, nackten Frauen in Gemälden und Plastiken. Die Erotik wurde abgezogen aus dem Sexus und übertragen auf den Führer. So war der »Nationalsozialismus« ein Projekt der Ambiguitätsabwehr, in der das Scheitern der Ich-Werdung seiner Mitglieder in ein gesellschaftliches System übertragen wurde, das den Hass auf alles Zweideutige in der »der vollkommen eindeutigen Inszenierung abgeschafft« und institutionalisiert hat.[122]

Den stärksten Frauenhass in sich trugen laut Theweleit die Freikorps-Männer, die am Ende des Ersten Weltkrieges gegen die Räteregierung in vielen deutschen Städten kämpften und einige Jahre später das Personal für die NSDAP, SA und SS stellten, sofern sie keinen Platz in der verkleinerten Reichswehr fanden. Theweleit beschreibt sie als nicht-ganz-zu-Ende-Geborene, unfertige labile Charaktere, die unter ihrem schwach ausgeprägten Ich leiden, und es beständig kompensieren müssen. Eine solche Stütze war das Soldatische als Identität, das Kämpfen und fühllos-Sein.

Marinettis Futuristen haben ihre Frauenverachtung literarisch ausgelebt und waren sicherlich unangenehme Zeitgenossen, aber sie waren keine Frauenmörder. Anders ihr deutsches Pendant. In den Tagebüchern dieser Männer fand Theweleit viele Einträge, in denen das Töten im Kampf oder Ermorden von wehrlosen Frauen gerechtfertigt oder sogar gefeiert und überhöht wurde.

Wenn daraus der Prototyp des neuen Mannes im Dritten Reich wurde, wie Theweleit schreibt, wird eine Verbindungslinie erkennbar vom Mord an Rosa Luxemburg 1919 bis zum staatlich organisierten Mord an nicht-konformen Frauen im KZ Uckermark und anderswo im Dritten Reich.[123] Aus einem randständigen, brutalisierten, frauenverachtenden Mann wurde ein Typus des neuen deutschen Mannes – ein Charakter der am 8. Mai 1945 nicht einfach verschwand.

---

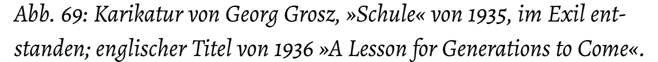
120 Doßmann, S. 172.

121 Wolfgang, Pohl: Feindbild Frau, männliche Sexualität, Gewalt und die Abwehr des Weiblichen, Offizinver.: Hannover 2004.

122 Georg Seeßlen, Das zweite Leben des dritten Reiches: Postnazismus und populäre Kultur: Teil I, Bertz und Fischer 2013, S. 17f.

123 www.gedenkort-kz-uckermark.de.

Nach Theweleit war der NS auch jenseits des anfangs überschaubaren Kreises der NSDAP-Mitglieder so attraktiv, weil er den labilen Männern eine Möglichkeit zur Stützung ihres fragilen Ichs bot. Auch das mag weit hergeholt scheinen, und auch hier sollten wir uns ein Zeitzeugnis ansehen. Ein Plakat für den Autobahnbau zeigt uns einen sehr soldatischen Mann, der statt des Gewehres einen Spaten hält (Abb. 70). Im Hintergrund sind als »rote Flut« rot eingefärbte andere Männertypen, in anderen Kleidern und mit weicheren Mützen. Sie werden als Kommunisten, Streikende und vor allem als kleine, wehrlose, hoffnungslose Männer dargestellt. Der Text unterstreicht nochmals ihre Hilflosigkeit »ausgesperrt« zu sein (als hätte darin ihre wirkliche Not gelegen). Dagegen wird der betrachtende Mann eingeladen, sich mit dem harten, soldatischen und fühllosen Nazi-Mann zu identifizieren. Er hat kaum ein Gesicht, und unter die Mütze und in die Uniform könnte jedermann schlüpfen. Das Plakat und die männliche Konnotation der Autobahn steht somit in der langen Tradition der Abwertung und Diffamierung der politischen Linken als feminin.


Abb. 69: Karikatur von Georg Grosz, »Schule« von 1935, im Exil entstanden; englischer Titel von 1936 »A Lesson for Generations to Come«.

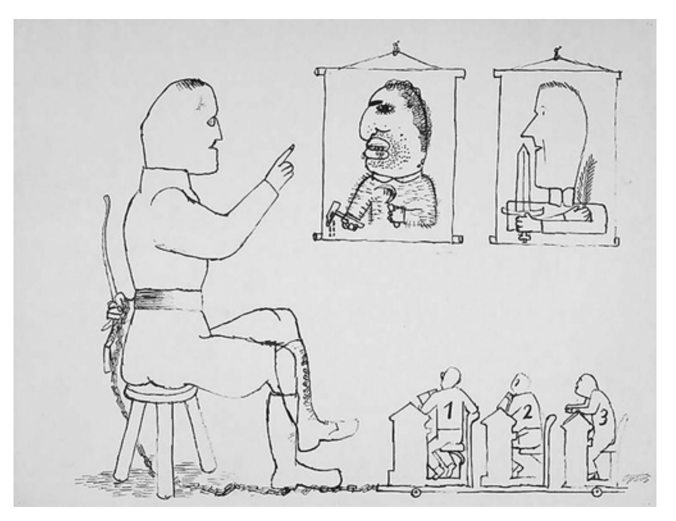


Abb. 70: Propaganda-Plakat wahrscheinlich zur Wahl der Pseudo-Betriebsratsliste (»Vertrauensrat«) von 1935 in der eine Art Bausoldat zu sehen ist; Autor unbekannt, Hugo Fischer?/NSdAP/Bundesarchiv.



Abb. 71: Zeichnung der 18-jährigen Eva Bauer für die Zeitschrift »Stürmer« eines für sie stereotypen einmal jüdischen und einmal »arischen« Mannes. Sie nannte es »Bilderbuch für Groß und Klein« und schrieb dazu in Süterlin-Schönschrift: »Der Deutsche ist ein stolzer Mann, der arbeiten und kämpfen kann. Weil er so schön ist und voll Mut, haßt ihn von jeher schon der Jud. Das ist der Jud, das sieht man gleich, der größte Schuft im ganzen Reich! Er meint, daß er der Schönste sei, und ist so häßlich doch dabei!« In: Fred Hahn, Lieber Stürmer! Leserbriefe an das NS-Kampfblatt, 1924–1945; Seewald-Verlag, Stuttgart 1978, S. 158–159; siehe auch George Mosse, S. 233.



Ein zweites symbolträchtiges Bild ist eine Zeichnung der Schülerin Eva Bauer von 1936 und zeigt den Vergleich vom jüdischen und deutschen Mann in ihrer Vorstellung (Abb. 71). Der jüdische Mann liest Zeitung und raucht, kleidet sich elegant und hat mit intellektueller Arbeit zu tun, wie an seiner Aktentasche zu erkennen ist. Außerdem hat er die unvermeidliche Hakennase und etwas dunklen Teint, ist etwas dicklich und gebeugt. Insgesamt wirkt er weich. Der deutsche Mann ist ganz weiß, blond, hochgewachsen und von phallischer Geradheit und Härte. Der deutsche Mann hält einen Spaten, was uns sehr an das Propagandaplakat von 1935 erinnert, nur dass Evas Mann mit nacktem Oberkörper in gewisser Weise attraktiv wirken kann. Während der jüdische Mann durch die Intellektualität zur »raffenden Arbeit« der Zirkulationssphäre gehören soll, ist der deutsche Mann mit der »schaffenden Arbeit« am Bau der Autobahn identifiziert. Eva Bauer hat das Propagandaplakat von 1935 um sein Negativ ergänzt, sie hat erraten, was die Kehrseite der vielen Fotos und Bilder des neuen deutschen Mannes sein soll. So zeigt ihre Zeichnung uns sehr deutlich die stereotype Gegenüberstellung von zwei Männlichkeiten, der femininen und der anti-femininen, der faschistischen und der anti-faschistischen, der arischen und der jüdischen, der fanatischen und der intellektuellen.

George Moss:

> »Die Geschichte der modernen Männlichkeit erreicht nun einen entscheidenden Punkt. Niemals zuvor und niemals danach wurde die Maskulinität in solche Höhen gehoben wie im Faschismus [...]. Wo immer das männliche Ideal sich über das gewöhnliche Leben erhob, machte der Faschismus es sich zunutze.«[124]

Der Vatermord-Komplex

Dass die Freikorps ein menschlicher Bodensatz des Kaiserreichs und der Zwischenkriegszeit waren, steht außer Frage, aber wie kamen Millionen dazu, diesem Typus nachzueifern? In einer psychoanalytischen Erklärung spricht Georg Seeßlen von der »Ursituation der Faschisierung«, die zunächst nicht im politischen, sondern im familiären liege.[125]

> »So ist der faschistische Führer zunächst stets der Mann, der den Vater umgebracht oder verjagt und die Mutter zum asketisch-lustvollen Kniefall gebracht hat; nicht Ödipus und Christus in einer Person, sondern noch einmal der, der Ödipus und Christus umgebracht hat, um sie als maßlose Formen ins Maßlose zu steigern.« »Er ermordet alles was nicht-Macht ist und umgibt seine Taten mit einer ideologischen Schicht, die dünn genug ist, um das Fundamentale an ihnen durchschimmern zu lassen: der nicht Mensch gewordene tötet das Menschliche selbst. Er errichtet sein Reich des Schreckens über einer kindlichen Schuld, jener »ursprünglichen« Autorität, König/Vater nicht entsprochen zu haben, nicht genug von ihr bekommen zu haben, um sie zu stürzen und sich als grausame Inszenierung neu zu erschaffen.«[126]

Die Ich-Schwäche des faschistischen Mannes resultierte folglich aus der Unfähigkeit des Jungen, entweder der väterlichen Autorität entsprechen zu können, oder aber die Ambivalenz aus dem Bedürfnis nach Liebe und Anerkennung einerseits und der sich teils der feindselig entziehenden väterlichen Macht andererseits in eine differenzierte Persönlichkeit integrieren zu können. Er scheitert an der Ambivalenz der väterlichen Macht und projiziert den Hass daher auf das Ambivalente außerhalb. Der Führer Adolf Hitler kann sein Idol und Fetisch werden, weil der den Vater-König ermordet hat und darin triumphiert, ohne (wie befürchtet) bestraft zu werden. Die Autorität des faschistischen Mannes ist gerade nicht der strafende Vater, sondern es ist die Rebellion gegen ihn. »Für sehr viele Menschen war der NS selbst bereits ein System der Schuldabwehr, er war bereits Verdrängung eben jener Schuld, die im rebellischen Impuls gegen die Autorität lag.«[127]

---

124 Georg Mosse, Das Bild des Mannes: zur Konstruktion der modernen Männlichkeit, New York 1996, Fischer Verlag Frankfurt 1997, S. 203.

125 Ebd. S. 21.

126 Seeßlen, Bd. I, S. 19.

127 Seeßlen, Bd. I, S. 20.

Bedrohliche Frauen

Die politische Rechte hatte Recht darin, die Linke als feministische Bedrohung zu verstehen, war sie doch die stärkste politische Kraft, in der Frauen in Führungspositionen eine Rolle spielten und die die Gleichstellung nicht nur über das Wahlrecht forderte.[128] So erkämpfte die russische Oktoberrevolution erstmals das Recht auf Wechsel des Geschlechts, unbeschränktes Recht auf Ehescheidung, Abtreibung und auf freie Arbeitswahl. (Stalin hat vieles aber nicht alles wieder zurückgenommen.) Russland war nach den skandinavischen Ländern das erste große Land, in dem das Frauenwahlrecht eingeführt wurde.[129]

Die Forderungen der politischen Linken abzuwehren, war ab 1918 auch eine Abwehr gegen andere Geschlechterverhältnisse und eine umfangreiche Emanzipation.[130] Es war daher auch kein Zufall, dass die beiden zweiten deutschen Republiken ab 1949 sehr verschiedene Geschlechterpolitiken betrieben.

Der Kampf zwischen der deutschen Rechten und Linken hatte seine zwei antagonistischen Gender-Politiken.

Die soldatische Männlichkeit geriet für Charaktere wie Hitler mit der Niederlage im ersten Weltkrieg in eine tiefe Krise.[131] Für andere hingegen war das Kriegserlebnis selbst schon die Krise, unabhängig vom Ausgang. So hieß es in den Memoiren mit dem Titel »Vor vierzig Monaten waren wir Soldaten, vor einem halben Jahr noch Männer«: »Alle jene Soldaten, welche im Krieg waren, müssen es bestätigen, dass ihre Ehre in den Kot getreten wurde, und dass wir schlechter behandelt wurden als das Vieh. Und das alles für Gott, Kaiser und Vaterland.«[132]

Eine der ersten Maßnahmen der russischen Oktoberrevolution war es, dass die Offiziere die Soldaten siezen mussten und dass die Offiziere von diesen gewählt wurden. (Was Trotzki jedoch bald zurücknahm im Bürgerkrieg) Auch in Deutschland wurden im Zuge der Novemberrevolution zahlreiche Ehrbezeigungen gegen Offiziere abgeschafft,

---

128 Frauen in Führungspositionen waren Rosa Luxemburg, Clara Zetkin (Parlamentarierin im Reichstag und erste Alterspräsidentin) und Alexandra Kolontai im Zentralkommittee der russischen bolschewistischen Partei.

129 Bini Adamczak, Beziehungsweise Revolution. Für Frauenrechte und Frauenwahlrecht hatte sich die II. Internationale schon ein halbes Jahrhundert lang eingesetzt. In Deutschland wurde die Gleichstellung im Wahlrecht von der SPD/Spartakus/KPD gegen das konservative Lager 1918/1919 realisiert, gefordert wurde es seit dem Erfurter Programm, 1891. Die ersten politisch aktiven Frauen waren in der vor-Weltkriegs-SPD Clara Zetkin und Rosa Luxemburg. Aristokratie, bürgerliches und katholisches Zentrum und Deutschnationale wollten keine Frauen in der Politik.

130 So gab es weiterhin kaum soziale Sicherheiten für Frauen, die alleinerziehend waren. Es waren viele Lebensverhältnisse elend, die von Frauen und Müttern eingeschlossen.

131 Hanisch, Männlichkeiten, Anm. 18, 48, 57. In: Christa Hämmerle, »Vor vierzig Monaten waren wir Soldaten, vor einem halben Jahr noch Männer …« Zum historischen Kontext einer »Krise der Männlichkeit« in Österreich, Zeitschrift für feministische Geschichtswissenschaft, 2008, No.2, https://doi.org/10.25595/1065 S. 17.

132 Ein Volk klagt an! 50 Briefe über den Krieg, Wien/Leipzig 1931, 5, 38. Betont wird hier, dass es zu diesem Thema eine Fülle von Einsendungen gab, die nicht in die Edition aufgenommen werden konnten. In Christa Hämmerle, S. 96.

was, wie in Briefen gut dokumentiert ist, vielen Konservativen eines der größten Gräuel war.[133]

So riefen Konservative schon in der Zwischenkriegszeit die »Krise der Männlichkeit« aus.

> »Gerade diese Gruppe trieb in der öffentlichen Erinnerungskultur der Nachkriegszeit einen solchen Krisendiskurs massiv voran. Er diente dazu, das spezifische Heimkehrerlebnis der Offiziere zu politisieren und zu verallgemeinern, was aufgrund ihrer Deutungshegemonie große Wirkmacht entfalten konnte – bis hin zu einer erneuten ›Ermächtigung‹ im Zuge der von gesellschaftlicher Remilitarisierung.«[134]

Hermann Göring betonte, »dass der schmachvollste Augenblick seines Lebens der November 1918 war.«[135]

Auch in Hitlers biographischen Kapiteln in »Mein Kampf« wird so etwas wie eine Identitäts-Krise beschrieben. Ist die Dolchstoßlegende nicht auch eine Erzählung von der Krise der soldatischen deutschen Männlichkeit? Hitler hat die Kapitulation im November 1918 in echte Agonie gebracht und er hat »ein einziges Mal in seinem Leben geweint, und auch er weinte – um Achselstücke. Er verzieh es den Matrosen von 1918 nicht, dass sie die Offiziere angriffen, deren Gefreiter gewesen zu sein, der Reichskanzler sich bis heute rühmt.«[136]

> Dass er sich gut einrichtete und von der Reichswehr bald als Spitzel bezahlen ließ, um seine lieben Kameraden zu verraten, erwähnte er hingegen nicht.

Wie sehr er sich schämte – und darin mag er wie in vielem exemplarisch sein für diese Sorte Männer – beklagt er in »Mein Kampf« lang und breit. Die Deutschen, meint er, hätten die Niederlage verdient, weil das Land sich schon lange der marxistischen, jüdischen und kulturellen Dekadenz hingegeben hätte. Sie hätten »gelacht und getanzt« und »sich der Feigheit gerühmt und die Niederlage verherrlicht«, »die kämpfende Truppe verhöhnt« und symbolisch für all das, »ihr [sic!] Fahne und Konkarde in den Schmutz gezerrt …«[137] Und all das geschah vor den Augen des Feindes, der hier von Hitler zum lacan'schen »großen Anderen« gemacht wird, der die Schmach der Deutschen erst sieht und wirklich werden lässt in seiner Verachtung. Zum Beleg dafür erfand Hitler ein nicht nachweisbares Zitat von Charles Repington: »Von den Deutschen ist jeder dritte Mann ein Verräter.«[138] Lachen und Tanzen kommen sonst in »mein Kampf« an keiner Stelle mehr vor und werden also ausschließlich zur Markierung der falschen Männlichkeit erwähnt. Der hitlersche Mann ist Frontsoldat oder Arbeitssoldat, er leidet und kämpft und denkt keine Minute an Tanz und Lachen.

---

133 Vgl. Gietinger, November 1918 und Theweleit.

134 Christa Hämmerle, 2008, S. 71.

135 Braunbuch, 1933, S. 194.

136 Braunbuch, 1933, S. 194.

137 Im Original der Erstausgabe unterlief Hitler ein grammatischer Genusfehler, er maskulinisiert die Fahne und vergaß das feminisierende – e –. Ein interessanter Lapsus an dieser Stelle.

138 AH, S. 243, in: 2019, S. 615. Anmerkung Nr. 23: »wörtlich belegen läßt es (das Zitat) sich jedoch nicht. Im Denken der deutschen Rechten führte das Zitat gleichwohl ein Eigenleben, das sich bis in die frühe Bundesrepublik weiterverfolgen lässt.«.

Bedrohliche Girl-Kultur

In den 14 Jahren der Weimarer Republik wurde regelmäßig vom »moralischen Niederbruch des deutschen Volkes« und von »moralischer Entartung« gesprochen.«[139] Es grassierte eine konservative Angst vor der amerikanischen Girl-Kultur und »im Unterschied dazu [...] sollte die deutsche Kultur auch im Zeitalter der häufig weiblich konnotierten Massenkultur eine männliche bleiben.[140] Harald Welzer meint, dass die Nazis viel Kraft aus dieser Angst zogen, indem sie viele konservative Forderungen übernahmen: »die Förderung der Klassiker und der ›Volkskultur‹, die Suche nach einem deutschen Weg in die Moderne, die Abwehr der sogenannten Kulturfeminisierung, [...] sowie eine ungefährlich-systemkonforme Massenkultur.«[141]

»Kulturkonservative suchten nach dem sogenannte ›gesunden Fortschritt‹. Allerdings ging es einem Teil der Kulturkonservativen nicht nur um die Suche nach einer gemäßigten, sondern auch um eine deutsche Moderne.«[142]

> »Gesucht wurde ferner nach einem Schutz gegen die angebliche Verweiblichung von Kunst- und Kulturöffentlichkeit, gegen den sogenannte Kulturfeminismus. Die neue Massenkultur drohte die Geschlechterordnung zu verändern. Die vielen neuen weiblichen »kleinen« Angestellten, die Ladenmädchen, Verkäuferinnen und Sekretärinnen erschienen oftmals auf massenkulturellem Gebiet als Vorreiterinnen. Das war kein Zufall.« Denn Frauen versuchten »auf Grund des seit 1919 eingeführten Frauenwahlrechts auch in die politische Öffentlichkeit vorzudringen [...].«[143]

Die Konservativen ersehnten sich »einen Damm gegen die Schlammflut. [...] Eine seelische Säuberung zur Erzielung einer sauberen Seele sei notwendig, die seelische Gesundheit unseres Volkes sowie die Empfindungen der gesund-denkenden Bevölkerung müßten als Richtschnur für Kulturpolitik dienen.«[144] Der Weg von dort bis zur braunen Volksgemeinschaft war kurz.

Was Adelheid Saldem über die Rezeption klassischer Literatur und Musik schreibt, ist noch treffender, wenn wir die männliche Arbeitsschlacht an der Autobahn mitdenken: »Die beabsichtigte Entintellektualisierung der Klassikerrezeption resultierte aus der generellen Abwertung des Intellektuellen, und diese korrespondierte – unter funktionalem Aspekt gesehen – mit der Abwertung der Weiblichkeit und des Jüdischen einerseits und mit der Aufwertung der Körperlichkeit und des Männlichen andererseits.«[145]

Der kleinen Gruppe der Autobesitzer*innen, eben jene Konservativen und überzeugten Nazis, war die Autobahn auch ein persönlicher Trost für die verlorenen bür-

---

139 Welzer, S. 60.
140 Welzer, S. 59.
141 Welzer, S. 80.
142 Welzer, S. 55.
143 Welzer, S. 57f.
144 Adelheid von Saldern, Kunst für's Volk: vom Kulturkonservatismus zur nationalsozialistischen Kulturpolitik, in. Welzer, das Leben der Bilder, S. 60.
145 Saldem, in: Welzer, S. 69.

gerlichen Freiheiten in einem selbst von einem wie Fritz Todt als eng empfundenen Deutschland

»Weekend – Kraft durch Freude – Volkswagen – alle drei dienen der großen nordischen Neigung, die Enge des Raumes wenigstens zur Erholung zu überwinden.«[146]

In »Mein Kampf« lobte Hitler die »arische Rasse« neben anderem als große »Kulturbegründer« der Welt. Nur die »Arier« könnten großes Neues schaffen, die anderen »Rassen« würden nur vor sich hin leben ohne Schaffenskraft. Wenn wir davon ausgehen, dass das ein den konservativen Kreisen der heute so genannten »Mitte der Gesellschaft« verbreiteter Gedanke war, dann war die RA für sie nicht nur Versprechen (auf Motorisierung), sondern schon Erfüllung eines solchen. Sie war ja schon die scheinbare Schöpfung etwas gewaltig großen Neuen. Weder dürften die kulturkonservativen Kreise auf die Arbeit angewiesen, noch den Arbeitern besonders viel Aufmerksamkeit geschenkt haben. Für sie waren die Bildbände und die neue Landschaftsästhetik bestimmt. So war die RA eine Schnittmenge aus den Klasseninteressen der Zeit, mit allerdings deutlicher Schieflage zugunsten der konservativen Mitte. Schon hieran zeigt sich der proklamierte Sozialismus an der RA als billiger Trick. Denn während die 2 Prozent der Autobesitzer sofort etwas von der RA hatten, mussten die Massen der Arbeiter*innenschaft auf Zukünftiges vertrauen. Wohnungen hingegen hätten auch sie sofort beziehen können. Das S in NSDAP stand für diesen Betrug, und sein Name war »Volksgemeinschaft«.

Autobahn als leerer Platz

In der Etablierung eines neuen Maskulinismus und der Zerstörung von anderen männlichen Subjektivitäten fand der NS eines seiner wirksamsten Mittel. Die Theweleitforschung meint, dass insbesondere mit diesem Angebot die roten Arbeiter*innen integriert wurden: »Bei den Partei-Faschisten kann so der gute bürgerliche (=soldatische) mit dem guten proletarischen Arbeits- und Muskelmann zusammenfallen. Die Klassengesellschaft scheint ihnen im gemeinsam konstruierten Männerkörper ›überwunden‹ zur so genannten Volksgemeinschaft.«[147]

Der »konstruierte Männerkörper« wurde in den Bauschlachten beschworen und gegen jede Faktizität sollte in einem gleichsam magischen Akt die Klassengesellschaft überwunden *sein* (nicht erst überwunden *werden*).

---

146 Fritz Todt: Der nordische Mensch und der Verkehr. In: Die Straße 4 (1937), H. 14. S. 394-400. Hier S. 395, 397 u. 398. Besonders bemerkenswert ist die Erklärung, es sei »rein materiell nicht zu begreifen, dass mindestens die Hälfte aller Kraftwagenbesitzer weder Mühe, Kosten und Opfer scheuen, wenn es sich darum handelt, die Kosten und Lasten des Erwerbs und Betriebs eines solchen Kraftwagens zu übernehmen. Wir brauchen die alte Erbanlage für die Erklärung dieser – rein materiell gesehen unvernünftigen Handlung der Menschen beim Kaufeines Kraftwagens.« In: Schütz, 1984, S. 85.

147 Andrea Maihofer/Klaus Theweleit. Moderation: Nina Degele, Das moderne männliche Subjekt im Anschluss an Adorno, Horkheimer und Foucault, Symposium am 6.7.2007 im Carl-Schurz-Haus, In: Freiburger GeschlechterStudien, Nr. 21.

Eine weitere Abwehrstrategie gegen die abgespaltenen weiblichen Anteile der faschistischen Männer war die Herstellung und der mediale Konsum des »leeren Platzes«. Der leere Platz meint die Herstellung von »Klarheit, Ordnung, Sauberkeit und Übersichtlichkeit ohne das weibliche ›Gewimmel‹ der ›ungeordneten‹ und ›schmutzigen‹ Masse«. Der blutige Brei steht für die Gewalttat gegen einen als weibliche Bedrohung konstruierten Feind. Hinter der Liebe zum Leeren Platz steht die Angst vor den eigenen weiblichen Anteilen und vor der bedrohlich empfundenen weiblichen Lust. Dem wiederum liegt die Angst vor der Ich-Auflösung zu Grunde.

Die Autobahnen waren die ersten 20 Jahre kaum befahren. Und sie wurde sogar dafür im FAZ-Autobahnfeuilleton gelobt: »Das Deutschland des Autobahn-Reisenden ist menschenleer.«[148] 1941 jubelte ein weiterer brauner Poet:

»Die Autobahn ist eine Kunst, ›die jedes Ding aus seiner irdischen Unvollkommenheit löst […], stumm sein läßt, was lärmt, geruchlos, was stinkt.‹«[149] Die Straße ohne Hindernis in ihrer Vorhersehbarkeit ist die performative Version des leeren Platzes. Sie ist »anästhesierende[n] Leere, im Zustand geistesabwesender Benommenheit.«[150]

Sie ist ebenso die Antithese zur städtischen Straße mit ihrem Gewimmel und unvorhersehbaren Begegnungen wie die geordneten Nazi-Kolonnen die Antithese zu den anarchischen Arbeiter*innendemos waren.

Der Radiosprecher Paul Lawen lobte den ersten fertigen Streckenabschnitt bei Frankfurt scheinbar spontan als »wunderbar, weiße blanke Reichsautobahn.«

Brockhaus widerspricht Theweleit, dass der faschistische Mann gar keine Lust gesucht habe. Sie problematisiert die Art und Weise dieser Lust als typisch faschistisch: ohne eine aktive Frau oder überhaupt einen intimen Menschen als Partner*in. Wie der Feind im Krieg meist auf weitem Abstand bleibt, so bleiben auch die Mitmenschen in ihren Blechpanzern stets auf Abstand vom eigenen Körper. Das Automobil ist eine unerotische Bewegungsart, eine Berührung der Körper ist nur im Unfall und somit im Schmerz oder Tod möglich. Im Auto, beim Rasen, ist dieser Mann von der Zumutung, jemand zu sein, befreit. Er kann sich darauf ausruhen, sein Auto zu sein – der Markenfetisch legt es ihm nahe – und kann sich im Rausch der Geschwindigkeit einen Augenblick vergessen.

Bei den Erklärungen des Faschismus mit psychischen Nöten sollte jedoch das voluntaristische Element nicht vergessen werden. Dass für den Krieg der neue Mann geschaffen werden musste, war Teil der »innerpolitischen Leitung eines Volkes«.[151]

Autorennen und Rekordfahrten

Die Autobahn war Teil des Investitionsprogramms in den Automobilismus von 1933, in dem auch der Motorsport subventioniert wurde. Sie ermöglichte erst die Geschwindig-

148 Walter Dirks: Feuilletons im Nationalsozialismus. Politische Publizistik 1934–1943. (Gesammelte Schriften 3), Zürich 1990, S. 147 u. 145. In: Schütz S. 106.

149 Karl Heinrich Waggerl, Pfingstidyll an der Reichsautobahn. Mit handkolorierten Zeichnungen und Bildern von Ernst Huber. Schriftenreihe der Presseabteilung des Reichsministers Dr. Todt, Bd. 14, Potsdam 1941 (Anm. 104), S. 30, in: Schütz, S. 106.

150 Schütz 1984, S. 108.

151 Christoph Harmann et al., Hitlers mein Kampf, eine kritische Edition, Band I, München 2016, S. 49.

keitsrekorde der Silberpfeile von Daimler und Auto-Union, die ohne die breiten geradlinigen und langen Straßen nicht möglich gewesen wären. An Abschnitten wie an der A9 Berlin – Dessau wurde ausnahmsweise kein Grünstreifen angelegt, um die noch ohne Leitplanke ungeteilte Fahrbahn als überbreite Rennpiste nutzen zu können. Als Beifang gab es eine bessere Nutzung als Start und Landebahn, die der Luftwaffe versprochen werden konnte.[152]

Allein mit dem Rennsport und dem Wirtschaftsprogramm die umständliche Plackerei mit verpflichtendem Arbeitsdienst zu begründen, war nicht so leicht wie es heute erscheinen mag. So rechtfertigte Hitler beispielsweise in der Weihnachtsansprache 1938 den Rennsport als notwendige Propaganda für die Motorisierung Deutschlands, obwohl der Straßenbau »vielleicht der Zeit […] vorauseilt«.[153]

Daniela Zenone schreibt über Mussolinis Italien: »Besonders im internationalen Autowettbewerb schlug sich der Erfolg eines Automobils auf das Prestige der Nation nieder. So kommentierte der Futurist Umberto Boccioni am 2. September 1902 in seinem Tagebuch die Erfahrung als Zuschauer eines Autorennens in Brescia: ›Italien hat gesiegt […]. Ich glaube, neue Helden zu sehen. Kann es wahr sein? Es steht fest, dass in diesen wunderbaren Autorennen das ewige Eroberungsideal steckt. Ich habe viel des Ruhmes des neuen Italien getrunken‹.«[154]

So war die Autobahn nicht nur als Baustelle, sondern auch als Rennstrecke ein Beitrag zur neuen Männlichkeit. »Der heldische Mensch war – wie das Genie – stets männlich gedacht und somit ein Beitrag zur ›Remaskulinisierung der Kultur‹.«[155] Ein wenig des männlichen Siegesruhms strahlte von der Handvoll Rennfahrer auf die Bauarbeiter ab und da diese wiederum stellvertretend für alle Arbeiter standen, auf diese. Zumindest war das die Intention, als beide Maskulinitäten überhöht inszeniert wurden: die Bauarbeiter als Connellsche »komplizenhafte« und die Fahrer als »hegemoniale Männlichkeit«. Indem beide zu Helden erklärt wurden, wurden die Bauarbeiter zumindest näher an die Rennfahrer gerückt. Eine direkte Gleichsetzung wäre zu absurd gewesen und wurde vermieden, aber sie war auch nicht das Ziel; die Arbeiter spielten als Vertreter der komplizenhaften Männlichkeit in einer anderen Liga. Gleichwohl sollte die Botschaft deutlich ankommen: Auch ihr seid Helden. Auch hier können wir wieder nur vom Ende her vermuten, dass der ideologische Kunstgriff gelang und die Autobahn zum deutschen Mythos machen. Vielleicht hätte die Überhöhung des Bauarbeiters nicht verfangen ohne die Silberpfeil-Helden.

Deutschland hatte seine zwei großen Zeiten der Männer-Helden, den Ersten und Zweiten Weltkrieg. Dazwischen war der Sport. Die größte Heldenrolle, die dem Krieg am nächsten kam, da regelmäßig gestorben wurde, hatte der Auto-Rennfahrer. Es gab sie ebenso in anderen Autonationen: Frankreich, England, Italien und USA. Aber nirgendwo wurden sie so erfolgreich überhöht wie in den Rennwagen von Mercedes und Auto-Union. Da es auch heute nicht ohne Helden-Männer im Sport geht, sollten wir uns vor Augen halten, dass die Zeit bis zum ersten Weltkrieg noch recht arm war an

152 https://de.wikipedia.org/wiki/Rennstrecke_Dessau.

153 15.12.1938, Transkript aus dem deutschen Rundfunkarchiv.

154 Zenone, S. 15.

155 Welzer, S. 79.

Sport-Helden, und wie Brecht fand, war es durchaus kein Mangel. Im Ersten Weltkrieg ermöglichten die neuen Maschinen, U-Boot und Flugzeug, den Typus des Helden-Mannes, wie die Futuristen ihn erhofft hatten. Danach ersetzte dann der Rennfahrer den Piloten genau so lange, bis Deutschland den nächsten Krieg losbrach. Viktor Klemperer schrieb über den beliebtesten Rennfahrer im letzten Friedensjahr: »Das einprägsamste und häufigste Bild des Heldentums liefert in der Mitte der dreißiger Jahre der Autorennfahrer: Nach seinem Todessturz steht Bernd Rosenmeyer eine Zeitlang fast gleichwertig mit Horst Wessel vor den Augen der Volksphantasie.«[156] Über das Buch seiner Witwe Elly Rosenmeyer-Beinhorn urteilte er »Hier ist das Ideal des nazistischen Stils, hier hat Goebbels gelernt und hat man von ihm gelernt, das ist die Uniform, die Gefühlshaltung des dritten Reichs – nur dass es sich auf dem reinen Sportgebiet [...] nicht ganz so gemein ausnimmt wie in der hohen Politik, die Mischung ist hier naiver und ungiftiger.« Ihre Sprache war die des dritten Reichs, »fahrerisch, fliegerisch, hundertprozentig, unter Beweis gestellt, ein sonniger Mensch.«[157]

Am 28. Januar 1938 verunglückte Rosenmeyer bei einem Rekordversuch mit über 400 km/h auf der Propagandaautobahn fünf von Frankfurt nach Darmstadt.[158] Als Offizier der SS seit 1932 war er ein Vorzeige-Nazi-Held und bekam ein Staatsbegräbnis erster Klasse mit Ansprache und Würdigung durch Hitler persönlich.

Abermals ist der spätere italienische Kulturminister Marinetti unser bester Zeuge. Noch als Kunstmäzen sah er schon 1916 voraus: »Das Heldentum ist eine Geschwindigkeit, die sich selbst durch das Befahren der größten aller Rennstrecken erreicht hat. Der Patriotismus ist die direkte Geschwindigkeit einer Nation; der Krieg ist die notwendige Prüfung, das Heer der zentrale Motor einer Nation.«[159]

Die zeitgenössische Literatur des NS fand deutliche Worte, wem sie den anfänglichen Wiederaufbau des geschundenen Nationalgefühls verdankte:

> »Ein einziger, entschlossener Willensvorstoß hat alles dies erreicht. Dieser Wille, wieder zu siegen, entsprang dem machtvollen Antrieb der nationalsozialistischen Revolution; er nährte sich an den zur Einheit geschmiedeten Kräften der gesamten Nation, er fand Wegweiser wie Hitler [...]. Deutscher Stahl wurde in deutschem Feuer von deutschen Fäusten geschmiedet, deutscher Geist schuf den Organismus dieser Motoren, die schließlich von deutschen Fahrern zu einem deutschen Sieg gesteuert wurden.«

So feierte die Zeitschrift »Deutsche Kraftfahrt« den ersten Sieg deutscher Rennwagen seit dem Weltkrieg, der 1934 von Mercedes auf dem Nürburgring errungen wurde.«[160]

Wenn wir zwei Epochen des Automobilismus unterscheiden, die elitäre futuristische Frühphase und die der Massenmotorisierung ab den 1970er Jahren, dann waren

---

156 Klemperer, S. 33.

157 Rosenmeyer, Beinhorn, Elly, Mein Mann der Rennfahrer: Der Lebensweg Bernd Rosenmeyers, deutscher Verlag, Berlin 1938.

158 Mit einer Geschwindigkeit von atemberaubenden 429 km/h fand er den Tod. Er scheiterte am Versuch, Caracciolas Rekord auf derselben Strecke zu überbieten, was ihm misslang. Auf Hitlers erster Autobahn besteht bis heute dieser Weltrekord auf einer öffentlichen Straße von 437 km/h.

159 F.T. Marinetti: La nuova religione-morale della velocità. 1916, in L. Caruso (Hg.): 1980, Nr. 8, In: Zenone, S. 19.

160 Deutsche Kraftfahrt, 1934, Bd.2, H.9, S. 41f, in: Rinn, S. 33.

Rennsport und Rekordfahrten in den 1920er und 1930er Jahren die Übergangsphase, in der die Massen zunächst noch als Publikum lernten, sich mit der neuen Maschine und seinem Rauschangebot zu identifizieren. Da sich der Motorsport wie jeder Sport ins nationale Narrativ einreihte, war er Teil des Nationalismus. Interessanterweise wurde er das nie in den beiden anderen großen Industrienationen der Zeit, der Sowjetunion und den USA.

Erst die Reichsautobahn erlaubte Vorstöße in Geschwindigkeiten, die uns selbst heute noch utopisch vorkommen. Wiki Baum ließ ihren Helden im Roman »Menschen im Hotel« ganz überwältigt staunen über eine Fahrt mit 118 km/h auf der neuen Avus. Welchen Eindruck werden erst die Autobahnen und Zahlen wie 432 km/h gemacht haben? Auch nach dem Krieg notierte Viktor Klemperer eine Geschwindigkeit von 120 km/h auf der Autobahn Berlin – Dresden als bemerkenswert schnell. Erst heute dringt die letzte Generation von Raser-Autos wie der Tesla Roadster mit 400 km/h Höchstgeschwindigkeit in die Region von Caraciolla und Rosenmeyer vor.

Mit dem Rennsport konnte das NS-Regime »das Beschleunigungspathos der futuristischen Tempo-Kunst in die weitaus anschaulichere Populärkultur« überführen.«[161] Was der Futurismus für eine winzige Avantgarde vorgedacht und vorgefühlt hatte, was als neues Gefühl einer Epoche mehr erahnt und beschrieben als wirklich da war, das wurde wenige Jahre später Wirklichkeit. Die Reichsautobahn war Teil dieser Ermöglichung. Sie erst schuf dem Auto die Möglichkeit, in futuristische Geschwindigkeitssphären vorzudringen. Marinettis noch weitgehend literarischer Elitismus war somit konsumierbar geworden. Ab den 1970er Jahren und in fortgesetzter Steigerung bis heute wurde sie gelebte Populärkultur, mit den bekannten Konsequenzen. Auch diese erfolgreiche Propaganda der 1930er Jahre trägt bis heute zum Mythos Autobahn bei, einem Mythos von der wieder international triumphierenden Nation. Der Werbespruch von Audi »Vorsprung durch Technik« hat noch heute ein schwaches Echo davon.

Hätten Arbeitszwang, DAF, und Führerrede ausgereicht, hätte Goebbels seine »Helden der Arbeit« auch in einem anderen Wirtschaftszweig inszenieren können. Und dass es schlechtere Arbeit gab als die Autobahn, erwähnte Hitler halb drohend, halb eine Gemeinschaft erheischend an der ersten Baustelle. Die Trockenlegung der Sümpfe in Norddeutschland wurde zeitgleich mit den Autobahnbauarbeiten begonnen, jedoch überwiegend von politischen (roten) Häftlingen der KZ im Emsland verrichtet.[162] So war die Erwähnung durch Hitler einerseits unverhohlene Drohung, andererseits war sie ein Angebot, die Arbeit zu vergleichen: dort Sümpfe, Mücken und SA-Schergen, hier die futuristische Moderne und wenigstens halb-freie Arbeit. Der Spruch »aber Hitler hat die Sümpfe trockengelegt« ist selbst aus der dunkelsten Nachkriegszeit nicht überliefert. Dass gerade die Autobahn zur Projektionsfläche wurde, lag an ihrer Verbindung zur futuristischen Moderne, zu Silberpfeil, Geschwindigkeit und Zukunft. Im Sumpf hin-

---

161 Uwe Day, Silberpfeil unterm Hakenkreuz: Autorennsport im NS, be-bra Verlag Berlin 2011, S. 126.

162 »Im Sommer 1933 ließ das preußische Innenministerium nahe der niederländischen Grenze drei Konzentrationslager errichten. In ihnen wurden vor allem politische Gegner inhaftiert, aber auch Zeugen Jehovas und später zudem sogenannte Asoziale. Ab 1934 kamen mehrere Lager für Justizgefangene hinzu.« Knigge 2000, S. 32.

gegen hätten keine neuen Helden inszeniert werden können, und an einer einfachen Baustelle für sozialen Wohnungsbau wohl auch nicht.

Anti-erotische Räume

Hitlers Verständnis von Gender zeigt sich in »Mein Kampf« recht einseitig und einfach gestrickt. Ganz in diesem Sinne einer passiven weiblichen Subjektivität wird »die Frau« im Projekt Reichsautobahn auf die Rolle der Zuschauerin reduziert. In keinem Wort seiner vielen Ansprachen richtet Hitler sich an sie oder gar an die Arbeiterinnen, er spricht jedoch hunderte Male zum »Deutschen Arbeiter«.

Die beinahe völlige Abwesenheit von handelnden Frauen in »Mein Kampf« ist bemerkenswert. Der einzige längere Abschnitt widmet sich der Prostitution: »Und ist es nicht ein Jammer, zu sehen, wie so mancher körperlich schwächliche, geistig aber verdorbene junge Mensch seine Einführung in die Ehe durch eine großstädtische Hure vermittelt erhält?«[163] Und schuld auch daran sei die allgemeine und jüdische kulturelle Dekadenz gewesen, die die Seele der deutschen Männer vergiftet habe. »Unser gesamtes öffentliches Leben gleicht heute einem Treibhaus sexueller Vorstellungen und Reize.«[164] Die etwas tollpatschigen Männer, die eigentlich der Prostitution abgeneigt seien, würden »nach reichlichem Alkoholgenuß« in der Großstadt von hinterlistigen Prostituierten in diesem »idealen Zustand [...] geangelt.«[165]

Noch in der Gegenwart leiden 88 Prozent der deutschen Männer an Ängsten vor Frauen, weiblicher Sexualität oder an ihren eigenen weiblichen Anteilen, so Wolfgang Pohl. Wenn wir Theweleit folgen, dann muss die Abwehr des Weiblichen in der Generation Hitlers noch um ein Vielfaches stärker gewesen sein. Der Führer selbst, hat seine erotischen Gefühle und Triebe Frauen versagt:

»Ich darf keine Frau lieben bis ich nicht mein Werk vollendet habe.«[166] Aber dem Auto konnte er voll und ganz zusagen: »Meine Liebe gehört dem Automobil. Das Auto hat mir die schönsten Stunden geschenkt.«[167] Darin war er ein Prototyp der automobilen Männlichkeit.

Bei der Autobahn war und ist keinerlei weibliche Erotik. Hier war der Deutsche – heterosexuell und soldatisch-nazistisch verstandene – Mann vor allen Versuchungen sicher geschützt. Keine Prostituierte angelte nach ihm, kein Trunk machte ihn verführbar. Die Frau war hier das, was sie in Hitlers Gender-Weltbild sein sollte: unsichtbar oder sehr dezent, nicht zu hören, nicht zu sehen oder irgendwie aktiv es sei denn als jubelndes Publikum. Dass Hitler den kleinen Exkurs über Prostituierte im Überkapitel »Ursachen des Zusammenbruchs« einordnet, zeigt das Ausmaß der empfundenen Bedrohung. So wurde *diese* Sexualität als ebenso gefährlich empfunden wie Judentum und Marxismus. Der Zusammenbruch des soldatischen Mannes und der »harten Front« ge-

---

163 Hitler S. 269, in: Harmann, S. 669.
164 Hitler S. 268, in Harmann, S. 667.
165 Hitler S. 271, in: Harmann, S. 673.
166 Hitler gegenüber Leni Riefenstahl. Zitiert nach: Seeßlen, Band I, S. 111.
167 Laut Winfried Wolf stammen diese Sätze von Hitler. In: Wolf: Sackgasse Autogesellschaft, S. 42.

schah in dieser Weltanschauung durch den Einbruch der Sexualität, verkörpert durch die sexuell aktive Frau.

Theater, Chor und Monolog

Es wurde viel und oft geschworen beim Autobahnbau. So schworen die Arbeiter bei der Eröffnung der Baustelle Frankfurt – Darmstadt ein »Reich der Arbeit zu errichten«. Hitler ging aufs Ganze und forderte das Versprechen ein, mit sich überschlagender Stimme schreiend: »Dass sie dies tun wollen, das sollen sie schwören, mit Sieg Heil!« Die Arbeiter riefen matt durcheinander ihr Heil oder Sieg Heil, jedoch noch heute nachhörbar ohne viel Elan.

Am 21. März 1934 gelang die Inszenierung wesentlich besser. In seiner Rede bediente der Gauleiter von Oberbayern noch das Narrativ vom »Nationalen Sozialismus«, dem die Autobahn nun dienen würde:

> »Wir freuen uns, in … Oberbayern, dass Sie nun hier, mein Führer, auf der Reichsautobahn München Salzburg, in unserem Gau, die Arbeitsschlacht des Jahres 1934 eröffnen. Wir freuen uns all derer, denen diese Tage Arbeit gegeben wird, und wir grüßen Sie mein Führer, als den Schaffer der deutschen Einheit, und als denjenigen, der als wahrhaftiger Sozialist, den deutschen Volksgenossen wieder Arbeit und Brot gibt. Und ich bitte Sie, die Sie sich hier versammelt haben, mit mir, den Führer zu grüßen, mit einem dreifachen Sieg Heil! Arbeiterchor: (Sieg Heil Rufe)«[168]

Und Hitler bediente das Topos, jedoch das Wort »Sozialismus« sorgsam vermeidend (der Röhmputsch gegen den »linken« Flügel war nur noch wenige Monate entfernt): »Es ist ein schönes Bewusstsein an einem Werk mithelfen zu dürfen, dass nicht dem Interesse eines Einzelnen dient und nicht im Besitz des Einzelnen ist, das allen gehört und Jahrhunderte lang allen dienen wird.« Auch dies mussten die angetretenen Arbeiter wieder beschwören, jedoch nun als vorher einstudierter Chor, so riefen sie wie in einem Theaterstück von Einar Schleef:

> Sprecher: Herr, dass die Not sich wende!
> Chor: geben wir unsere Hand, denn nun aus eigener Kraft, Deutschland sich Arbeit schafft.
> Sprecher 2: und überwindet die Not.
> Chor: Arbeit ist Brot!

Der dritte große, medial verbreitete Schwur wurde von nur einem Arbeiter stellvertretend für alle geleistet. Das Publikum war wieder das Landesweite Radio, aber das echte Publikum ein ganz anderes. Im »Theater des Volkes« in Berlin war nebst den üblichen Nazi-Größen zur Weihnachtsfeier am 15. Dezember 1938 die »bessere« und die braune Gesellschaft versammelt. Gefeiert wurde die Fertigstellung der ersten 3000 Kilometer. Hier war die Inszenierung eine ganz neue. Es sprach, vielmehr, es durfte sprechen: ein

---

168 Adolf Wagner, Gauleiter von München-Oberbayern, Teilnehmer des Hitler-Ludendorff-Putsches und somit Urgestein der NSDAP am 21.3.1934 in Unterhaching.

Arbeiter, in diesen heiligen Räumen der Bourgeoisie, zum Führer, zu den Ersten des Landes. Seiner Stimme ist es noch heute auf Tonband anzuhören, dass er aufgeregt war und sich zusammennehmen musste, um überhaupt zu sprechen:

> »Mein Führer, durch ihr gigantisches Werk, die Reichsautobahn, haben sie Millionen von deutschen Volksgenossen Arbeit und Brot gegeben. Und nur so können wir mit unseren Familien wieder ein fröhliches Weihnachtsfest feiern. Wenn wir auch manchmal Opfer bringen müssen, oder die Arbeit uns nicht immer angenehm war, so wollen wir all das geduldig tragen, mein Führer; Sie haben noch viel größere Arbeit geleistet. Sie sind der Meister eines großdeutschen Reiches. Sie haben ein Volk von achtzig Millionen zusammengeschmiedet. Eine Arbeit, die kein Mensch der Welt bis jetzt fertigbrachte. – Applaus – Wir können ihnen nicht genug für all das danken, was sie in den fünf Jahren geleistet haben. Sie haben das deutsche Volk wieder geeint. Wir Arbeiter aber wollen unserem Führer, ganz gleich an welchem Platz er steht, ob Kopf- oder Handarbeiter, ob Bauer oder Unternehmer, die Arbeiter unseres Führers sein und bleiben. Mein Führer als Meister dieses großdeutschen Reiches, befehlen Sie uns und wir wollen Ihnen gehorchen.«

Dieser Schwur war der Abschluss des bunten Weichnachtsabends, der mit je einer längeren Rede von Fritz Todt und Hitler gefüllt war. Auch hierin betonte Hitler, die Autobahn sei dank »Produktionssteigerung [...] die natürlichste und sozialistischste Maßnahme, die es gibt« und sprach vom »tätigen Sozialismus«. Er rechtfertigte sie scheinbar gegen interne Kritik, dass sie die Arbeiten am »Westwall« vorbereitet habe, und »militärisch wichtige Arbeit des Reiches« sei. Ferner gibt er ihren »psychologischen Wert« ganz offen zu, wiederholt aber auch das Versprechen des »neuen billigen Volkswagens« und gibt dann das Leitmotiv für den Arbeiter vor, bevor der es mit seinen eigenen Worten wiederholen darf: »Millionen deutscher Volksgenossen sind dadurch unendlich glücklich geworden und können heuer zum ersten Mal mit uns Weihnachten feiern.«[169]

169 »Geladenen Arbeitern im Berliner Theater des Volkes«, Festakt anlässlich der Fertigstellung von 3 000 km Reichsautobahn vor 3 000 geladenen Arbeitern, 37 und 70 Minuten in Teil 1 und 2, 15.12.1938.

Tabelle 6: Vergleich der zwei wichtigsten Autobahnreden Hitlers zur ersten Baustelle 1933 und zur großen Feierlichkeit im letzten Friedensjahr 1938.

Themen der Rede	23. September 1933, erste Autobahnbaustelle, bei Frankfurt	Triumph in der Weihnachtsfeier nach 3000. Kilometern, 15.12.1938
Gemeinsamkeiten		
Schuldzuweisung an den Marxismus	wenige	-
Schuldzuweisung und Fluch den letzten 14 und 70 Jahren	-	-
Triumph des NS, teils mit Verhöhnung der Gegner	-	-
Drohung »der Welt« (dem Ausland)	wenig	stark (Demokratien »die uns gerne vernichten wollen«)
Hitler als Arbeiter, Landstreicher, Verstoßener, self-made-man	zentraler Abschnitt	-
Tonlage	mitreißend, hoffnungsvoll, rechtfertigend, kameradschaftlich, höflich bittend, schwungvoll befehlend	staatsmännisch, freundlich
Arbeitszwang auch für Reiche	mittel	-
harte Arbeit ankündigend	sehr oft	-
Schwören, Zeugnis ablegen, Segen erhalten	als Abschluss	Treueschwur eines Arbeiters
Bedeutung des wirtschaftlichen Aufschwungs	sehr zentral	wenig
Lob der Handarbeit über die Kopfarbeit	oft	-
Investitionsprogramm	dies hier ist es [es rechtfertigend]	wenig
Deutschlands Schmach	mittel	-
moralischer und seelischer Aufschwung durch Arbeit	oft	knapp aber prägnant: »unendlich glücklich«
Beschwören der Volksgemeinschaft in verschiedenen Formen	oft	mittel
Wendungen einer Predigt	mittel	-

Unterschiede		
großartige Zukunft	mittel [»monumentales Werk«]	mittel [»Von den Straßen, die ihr heute baut, werden noch in Jahrtausenden die Spuren da sein«]
Stärke der Nation besingen	oft [ins wirtschaftliche variiert, und ins religiöse als »neues Reich«]	oft [Autos, Autobahn, Westwall]
Arbeitslosigkeit beseitigen	-	oft [wieder Weihnachten feiern]
Verknüpfung von Autobahn und Annexion (Sudetenland, Österreich)	-	mittel
Sozialismus	-	oft
Volkswagenversprechen	-	oft
Neid und Anerkennung des Auslands	-	oft

Erwerbslosigkeit als Schande

Dem vielen schwören auf die Arbeit als moralische Hebung lag ein Blick auf Arbeitslosigkeit zugrunde, der an seinem Ernst nicht zweifeln ließ. Wer als »arbeitsscheu« klassifiziert wurde, konnte als »asozial« in KZ und Vernichtungslager eingeliefert werden. Wie tief dieser Wert in der deutschen Seele verwurzelt ist, zeigt sich an der fehlenden Rehabilitation dieser Opfergruppe in beiden Nachkriegsrepubliken. Erst im Jahr 2019, 74 Jahre nach Kriegsende, hat die BRD die wenigen noch lebenden Häftlinge mit dem »schwarzen Winkel« rehabilitiert, mit allen Stimmen des Bundestags außer natürlich denen der AfD. Für die Nazis war die Arbeitslosigkeit nicht zuerst materielle Armut, sondern ein moralischer Sumpf. In den Worten Hitlers beim ersten Spatenstich: »Wir kämpfen damit zugleich gegen das schwerste Leid und das tiefste Unglück das über Deutschland in den vergangenen 15 Jahren gekommen war, der Fluch der Arbeitslosigkeit.«

Dass Arbeitslosigkeit so schlimm sei wie »jüdisch-Sein« schrieb er zuvor in »Mein Kampf«: »Nein der Jude ist kein Nomade; denn auch dieser hat schon eine bestimmte Stellung zum Begriffe ›Arbeit‹, die als Grundlage für eine spätere Entwicklung dienen konnte […]«.[170] Hitler musste daher ein Jahrzehnt später auf der Autobahnbaustelle sich selbst gegenüber nicht lügen, als er die schlecht bezahlte und mehr oder weniger erzwungene Arbeit um ihrer selbst willen lobte: »[…] dass es nicht in unserem Ermessen steht, welche Arbeit wir zu tun haben […] die vielleicht schön ist, sondern in der Arbeit an sich. […] wer die Arbeit schätzt um ihrer selbst wegen.«

170 Hitler, S. 322, Abschnitt »der Parasit«, In: Harmann, S. 791.

Arbeitszwang als »Volksgemeinschaft«

Erst durch den Arbeitszwang konnte die NSDAP wenigstens etwas folkloristisch vortäuschen, was sie tatsächlich nie einlöste oder hätte einlösen können. Denn wie Hitler in Unterhaching selbst sagte, ging es in seinem »Sozialismus« darum, sich »bei all dem keiner Mittel [zu] bedienen, die irgendwie die Achtung vor Eigentum oder Vertragsrechten antasten,« außer freilich das der KPD, Gewerkschaften, SPD und wenig später der Jüdinnen*Juden und halb Europas.[171] Der Schriftsteller und Vagabund Jean Genett charakterisierte diese Deutschen mit den Worten: »Dies ist ein Volk von Dieben.«[172]

Die wenigen Autobahnarbeiter waren im Positiven was die Jüdinnen*Juden im Negativen waren, eine Projektionsfläche. Während sich an ersteren nun alle freuen sollten über die Rückkehr der Arbeit, wurde an letzteren gerade die Ausstoßung aus der Arbeit mit dem »Gesetz über die Wiederherstellung des Berufsbeamtentums« vollzogen. Der Besitz oder Nichtbesitz von Lohnarbeit war die Durchgangsstation des Elends und nicht nur moralisch, sondern rassistisch und schließlich lebensbedrohlich: Wer der Lohnarbeit körperlich nicht fähig war, musste fürchten, im »T4« Programm getötet oder mit dem schwarzen Winkel als »arbeitsscheu« oder »asozial« in KZ eingewiesen zu werden. Da Jüdinnen*Juden ihre Stellungen verloren hatten, wurde Arbeitslosigkeit tatsächlich wie von Hitler gemutmaßt ein jüdisches Phänomen. Der Arbeitsbegriff der Nazis war ein Janusgesichtiger – mit Ausstoßung und Vernichtung auf der einen und neuer nazistischer Proletarier-Würde und Nationalstolz auf der anderen.

Wer diesem Motiv auf den Leim ging, für den konnte dann die Autobahn tatsächlich die Volksgemeinschaft herstellen, denn hier gab es erstmals keine Gewerkschaftstradition, waren alle Arbeiter formal per Zwangsmitgliedschaft in der DAF organisiert, und waren weder Jüdinnen*Juden noch Banken involviert. Dass mit ihr eine Art neues Kollektivgut geschaffen würde, stimmte und stimmt bis heute, und erklärt möglicherweise die Aufregung, dass neuerdings Autobahnen privatisiert werden.

Kein Wirtschaftszweig war so sehr »schaffende deutsche Arbeit«, ohne Jüdinnen*Juden, ohne Intellektuelle, ohne Verbindung zur Zirkulationssphäre oder zum Ausland.

So wenig der NS ein Sozialismus war, in dem er tatsächliche Klassenschranken gemildert oder gar aufgehoben hätte, umso mehr hat er es behauptet. Hierfür war die Autobahn der Ort der performativen Inszenierung. Die neue Männlichkeit wurde geschickt verknüpft mit der neuen Klassenharmonie. Nicht weniger bot Hitler an, als seine Biographie, in der er selbst einer von ihnen gewesen sei und darum Unrecht erfahren habe wie ein christlicher Märtyrer:

»Was will der eigentlich, ein ehemaliger Bauarbeiter, ein Landstreicher oder ein Tagelöhner, was will der eigentlich? (noch wütender und schreiend) was heute vielleicht

---

171 Hitler in Unterhaching am 21.3.1934, »Wir werden weiterhin die Schuldenlast senken und die Kapitalbildung vorantreiben, wir werden uns bei all dem keiner Mittel bedienen, die irgendwie die Achtung vor Eigentum oder Vertragsrechten antasten. […] Wir schützen den Ertrag JEGLICHER EHRLICHEN ARBEIT.«.

172 Genett nach seiner Europareise im Sommer 1937, In: Michael Kloft/Oliver Lubrich, Innenansicht Deutschlands 1937, ARTE 2016.

mit einem rauschenden Fest begonnen wird, es ist notwendig es muss geschehen.«[173] Sie werden eingeladen, sich zu identifizieren, mit dem Führer als einem Mann, der erniedrigt worden sei von Höherstehenden, man könnte dahinter die bürgerlichen Klassen sehen, und es dennoch zu etwas gebracht habe. Da er es sich nun leisten kann zu brüllen und seiner Wut lustvoll Luft zu machen, jetzt wo er Führer geworden war, sollten also die Arbeiter ihm ruhig nachfolgen, dann würden auch sie aus ihrer Demütigung eines Tages aufsteigen. Entfernt wird nahegelegt, auch sie würden dann einmal die Freiheit eines Führers genießen können, wozu sie zunächst einmal weiterhin erniedrigende Arbeit tun sollten. Connell spricht von »Klassenverletzungen«, die in den Subjektivitäten von Männern, die an der hegemonialen Männlichkeit scheitern, dauerhaft vorhanden sind. Das scheint auf dieses Publikum zuzutreffen und Hitler spielt auf dieser Tonleiter.

Dennoch, Streiks gab es von 1934 – 36 und Sabotage bis 1939.[174] Hieran wird ersichtlich, dass die 720 Arbeiter in Frankfurt und ihre Nachfolger Statisten für den Goebbels Propagandaapparat waren, Projektionsflächen für ein Medienspektakel. Die Prophezeiungen jedoch sind erschreckenderweise eingetreten: das Ausland beneidet die Deutschen um diese Bahnen, das »wieder fleißig gewordenen Volk« hat sich ein Reich der Arbeit geschaffen, das durch die Kriegszerstörung noch eine ganze Generation im Griff hatte und Autobahnen gelten bis heute als keynesianistisches Wundermittel. Und leider sind auch die Ausbauziele übertroffen worden, wie vom größten Führer aller Zeiten (GröFaZ) gewünscht: »Erst in Jahrzehnten wird man dann, den Verkehr als abhängig sehen von diesen neuen großen Verkehrsstraßen, die wir nunmehr durch ganz Deutschland ziehen wollen. 6400 km sind der erste Beginn dieses Werkes«

Ich-Ideal für Arbeiter

Der »Führer« inszenierte sich und wurde geschickt inszeniert als das neue Ich-Ideal, nach dessen Verschmelzung das Ich des Arbeiters streben sollte, sofern er sich darauf einließ. Obwohl die Nazis die Psychoanalyse ablehnten, bestätigte ihre Herrschaftstechnik viele ihrer Annahmen. An der Autobahn sollte der Arbeiter nicht nur Massenmensch sein, sondern es sein wollen. Während die Arbeiter-Internationale das Recht auf freie Entwicklung eines jeden*r einforderte (so oft sie auch in der Praxis scheiterte), sollte das Autobahnritual nun die Verhältnisse umkehren. Dies wurde natürlich nicht erklärt sondern in den Ritualen der Autobahn performativ inszeniert. Nirgendwo sonst gab Hitler sich so oft als Arbeiter wie hier. Und in dieser Rolle, ließe er keine Gelegenheit aus, um das Selbstvertrauen der Männer zu heben, um ihr moralisches gut-

---

173 Damit bot er nun das an, was er selbst vorher in »mein Kampf« als wirkungslos ausgeschlossen hatte, nämlich eine falsche Verbrüderungsszene statt echter materieller Teilhabe am gesellschaftlichen Reichtum: »Der deutsche Arbeiter wird nicht über den Umweg schwächlicher Verbrüderungsszenen in den Rahmen der deutschen Volksgemeinschaft gehoben, sondern durch bewusstes Heben seiner sozialen und kulturellen Lage, solange bis die schwersten Unterschiede als überbrückt gelten dürfen.« Hitler, S. 883.

174 Wikipedia: Reichsautobahn, https://de.wikipedia.org/wiki/Reichsautobahn#Streiks_beim_NS-Vorzeigeprojekt und Lärmer S. 76 – 81.

Werden Kraftdurch körperliche Arbeit zu loben. Verlangt und scheinbar realisiert wurde ein weitgehender Lustverzicht, eine Selbstverleugnung und Triebunterdrückung, im wahrsten Sinne des Wortes, da die Baracken der Arbeiter oft alleine in der freien Landschaft standen und die Männer wie in einemr Kaserne unter sich leben mussten. Können wir daraus den Schluss ziehen, dass der Plan zur Verknüpfung von moralischer Hebung der Männlichkeit und Autobahn aufging? Wenn sie bis heute damit verbunden wäre, dann würde verständlich, wie jede Opposition gegen den Bau einer Autobahn so vielen Deutschen unerträglich erscheint. Muss nicht jede Opposition gegen die Autobahn als Sabotage an der Stützung fragiler Männlichkeit erscheinen?

Connell meint, dass ein Angriff auf das phallische Objekt, welches am Schnittpunkt von Kultur und eigener Körpererfahrung steht, z.B. der Besitz von Waffen oder eines Autos, Kastrationsangst im Sinne Freuds hervorrufen würde und dementsprechend ein hohes Potential für Gewaltausbrüche in sich berge. Dennoch sieht sie keinen anderen Ausweg als ein beharrliches »degendering« der »körperreflexiven Praktiken«, zu denen ich Autofahren und Autobahn zähle, die die hegemoniale Männlichkeit hervorbringen.[175]

Conclusio

Der für Radio und Printmedien in Szene gesetzte Autobahnbau war ein wichtiger, wenn nicht der zentrale Teil des symbolischen Wiederaufbauprogramms für die Würde des nun als »Deutsch« statt international verstandenen Arbeiters. Dazu gehörte die Inszenierung des »Führers« als Arbeiter, als Mann aus einfachen Verhältnissen, der es geschafft hat. Sein neuer falscher Stolz war verknüpft mit einem faschistischen Maskulinismus, der durch die Rennfahrer-Helden gestützt wurde. So wurde die Autobahn als der Ort inszeniert, an dem sich hegemoniale und komplizenhafte Männlichkeit in neuer Art und Weise ergänzen konnten. Und mehr als das, sie war zusammen mit dem »Volkswagenversprechen« und dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung der Nation (nicht des einzelnen Arbeiters, dessen Lohn stagnierte) der Ort, an dem die komplizenhafte Männlichkeit das Versprechen erhielt, irgendwann die Status-Erhöhung zum hegemonialen Mann per eigenem Auto zu erhalten. Hitler war nicht so verwegen, das schon 1933 oder 1934 zu versprechen, aber 1938 versprach er den Volkswagen dann sehr deutlich. In gewisser Weise tickte auch hier eine Uhr – ewig ließ sich das gelogene Versprechen nicht aufrechterhalten, irgendwann mussten die Nazis die zivilen Autos liefern oder endlich den lang geplanten Krieg beginnen.

Auch für das Vorspielen der angeblich klassenlosen Volksgemeinschaft war die Autobahn die beste Entdeckung der Propaganda. Hitler hielt hier einige seiner besten Reden, weil er weniger wie der Nazi und dafür mehr wie der Staatsmann oder gar der verständnisvolle Arbeiter-Freund klingt. Ihm gelang es einige Male, was am 1. Mai scheiterte, einen freundlichen Ton gegenüber den Arbeitern anzuschlagen. Wie der sehr kleine deutsche Widerstand – obwohl er zu 80 Prozent von vormals organisierten Ar-

175 Vgl. Connell, S. 245f.

beiter*innen getragen wurde – bewies, gelang die Integration der meisten in die Volksgemeinschaft im Laufe der zwölf Jahre.

> »Diese Berichte zeigen, dass Denk- und Verhaltensweisen der Arbeiterschaft im Widerspruch zur NS-Propaganda einer in sich geschlossen vereinten ›Volksgemeinschaft‹ standen. Andererseits bedeutete Nichtzustimmung keineswegs automatisch widerständiges Handeln, wie manche vielleicht glauben. Wenn zeitliche Phasen betrachtet werden, wird oft unterschiedliches Verhalten in der gleichen Person entdeckt werden können.«[176]

Die fünf Millionen ehemalige KPD-Wähler*innen, davon geschätzt zweieinhalb Millionen Männer, wurden scheinbar überwiegend schließlich korrumpiert. »Selbst in die Autobahnarbeiter begann sich der Faschismus, wie Stephan Hermlin sagte, ›wie Schimmel‹ hineinzufressen. [...] Unter den Menschen, die neben ihm [der Kommunist Wilhelm Thews] Stein klopften und an Asphaltkesseln schufteten, unter diesen Menschen, die als einzige vermocht hätten, das Schicksal ihres Landes zu ändern, gab es schon welche, die auf den ›Führer‹ schwuren und das braune Hemd anzogen.«[177]

Im Rückblick auf die Autobahnpropaganda lassen sich drei Phasen ausmachen:

1) Von 1933 – 1935 als die Arbeitsbeschaffung und die neue Würde des Arbeiters an erster Stelle stand. Nebenmotive waren der Wiederaufbau der Würde der Nation, das große historische Werk, die Wirtschaft.
2) Von 1935 – 1937 als die ersten Geschwindigkeitsrekorde auf den fertigen Autobahnen gefahren wurden, als die fertigen Autobahnen das »Volkswagenversprechen« gewissermaßen erzwungen haben und die Frage aufkam, für wen sie gebaut wurden. 1936 scheint ein Höhepunkt der Friedens-Lüge gewesen zu sein, und ein Höhepunkt des wir-sind-wieder-wer-Gefühls.
3) Von 1938 – 1940 gab man sich keine Mühe mehr vom Frieden zu heucheln, stattdessen wurde die Autobahn sogar mit Kriegsrüstung (Westwall) und Expansionismus (Annexion CSR und Österreich) verbunden und nun unverschämt als Triumph der neuen deutschen Größe inszeniert. Ab 1938 wurde die baldige Verfügbarkeit des »Volkswagens« (Käfer) versprochen.

In allen Phasen aber galt die Autobahn als das Werk des einfachen Deutschen Arbeiters. Und man wurde mit ihr scheinbar nie ganz froh, immer musste betont werden, wie neidisch das Ausland sei.

Gebaut hätte Hitler die Autobahn schon als erstes Konjunkturprogramm – aber plötzlich stellte sie sich als hervorragende Propaganda mit dem neuen Massenmedium Radio heraus, zudem für die wichtigste noch zu erreichende Gruppe, die Arbeiter*innen. Noch heute beim Nachhören scheint es, als ob Paul Laval am Mikrofon während er spricht die Technik der Live-Reportage entdeckt. Obwohl penibel geplant und vorbereitet, war die Reichsautobahn zugleich euch ein Zufallserfolg der Propaganda, den man nicht mehr losließ.

---

176 In: Heinz 2015.
177 Stephan Hermlin, Die erste Reihe, Berlin 1951, S. 37, In: Lärmer, S. 2.

Sie war das Projekt, in dem der Widerspruch des deutschen Faschismus nach inszenierter Aufhebung der Klassenschranken einerseits und Beibehaltung der Eigentumsverhältnisse andererseits, von futuristischer Moderne und Vergangenheitssehnsucht kulminierte. Walter Dirks schrieb 1931: »Die nationalsozialistische Sozialrevolte […] will nach vorwärts, heraus aus dem Elend, einer neuen Welt, […] dem »Dritten Reich« entgegen, – aber sie will diese neue Welt unter Aufrechterhaltung der gewohnten Lebensform, ohne den Willen und den Mut zur Wandlung.«[178]

Abb. 72 (nächste Seite): Fotos wie dieses zerschossenen Kraft-durch-Freude-Volkswagen (später in Käfer umbenannt) in Berlin 1945 gingen nicht ins kollektive Gedächtnis ein. Die wenigen hundert Käfer wurden später nur mit den vermeintlich »friedlichen« Jahren des NS assoziiert. Das Feiern des Käfers als Symbol für Wirtschaftswunder und Frieden in den 1950er Jahren wusste jedoch stillschweigend um die Nazi-Propaganda für das Auto, womit der Volkswagen zur wahrscheinlich stärksten emotionalen Kontinuität zum Nationalsozialismus werden konnte. Fotos wie dieses hätten den Mythos Käfer-Volkswagen beschädigen können, sie waren jedoch so selten wie die wenigen hundert gebauten Prototypen. Von einem der großen medialen Propagandaerfolge der späten 1930er Jahre wurde der Käfer zu einem der größten Konsumerfolge der Nachkriegs-BRD. Im Käfer verschmolzen privat erinnerte NS-Propaganda und vermeintlich unpolitischer Konsum zu jener Alltagsideologie, welche die Nachkriegs-BRD prägte. Mit jeder Kaufentscheidung für den Käfer konnte sowohl an Hitlers Versprechen positiv erinnert, und zugleich jede politische Konnotation (des internationalen Verkaufserfolgs) geleugnet werden. Fotograf unbekannt, Staatsarchiv der UdSSR/Russland, unbegrenzte Rechte vom selbigen erworben von Andreas C. Schmidt 1994, mit freundlicher Unterstützung.

178 Walter Dirks In: Schütz, S. 108.



Holocaust: Vernichtung durch Arbeit im Straßenbau

Max Horkheimer schrieb vor Kriegsbeginn aus dem Exil:

> »Den Arbeitskolonnen, die der Rüstungsindustrie, dem Bau von immer neuen Autostraßen, Untergrundbahnen und Gemeinschaftshäusern zugewiesen waren, bringt die Mobilmachung nicht viel Neues, es sei denn das Massengrab. Das unablässige Ausheben des Erdreichs im Frieden war schon der Stellungskrieg.«[1]

Das stimmte nicht ganz, denn zum Massengrab wurde der Straßenbau im Krieg für 181.000 jugoslawische, polnische und sowjetische Kriegsgefangene und zehntausende Jüdinnen*Juden, sowie hunderte deutsche politischen Häftlingen; nicht jedoch für die arischen »Herrenmenschen«. *Deren* Grab zu besorgen, war überwiegend die entbehrungsreiche Aufgabe der Roten Armee.[2] Doch Horkheimer ahnte richtig, der Straßenbau sollte zu einer Form der »Vernichtung durch Arbeit« werden und Eingang in die Wannseekonferenz finden. Über die Verbindung schreibt Simon Gogl: »It is thus remarkable how seldom the literature has established a connection between them and the Nazi genocidal policy, considering that the probably most infamous document on the Shoah, the Wannsee Protocol, stated that:

> Unter entsprechender Leitung sollen nun im Zuge der Endlösung die Juden in geeigneter Weise im Osten zum Arbeitseinsatz kommen. In großen Arbeitskolonnen, unter Trennung der Geschlechter, werden die arbeitsfähigen Juden straßenbauend in diese Gebiete geführt, wobei zweifellos ein Großteil durch natürliche Verminderung ausfallen wird.«[3]

---

1 Max Horkheimer, die Juden und Europa, 1936, in: ders., Gesammelte Schriften, (scheinbar im Nachhinein ins Präteritum gesetzt) S. 327f.

2 Zur Roten Armee gehörten viele, aber nicht alle Partisanengruppen. Einige operierten unabhängig und einige, wie die polnische »Heimatarmee«, kämpften sowohl gegen die Rote Armee als auch gegen die Deutschen. Gleichwohl hat die reguläre Rote Armee mit ca. neun Millionen militärischen und 17 Millionen zivilen Todesopfern der Sowjetunion die Hauptlast des Kampfes gegen die Deutschen und ihre Verbündeten getragen.

3 »Der allfällig endlich verbleibende Restbestand wird, da es sich bei diesem zweifellos um den widerstandsfähigsten Teil handelt, entsprechend behandelt werden müssen, da dieser, eine natürliche Auslese darstellend, bei Freilassung als Keimzelle eines neuen jüdischen Aufbaues anzu-

Und tatsächlich war die Grenze vom Bau zum Mord fließend. Wie wir noch sehen werden, war es ein schweres Versäumnis der Nürnberger als auch der deutschen Justiz, die Ingenieure und die »Organisation Todt« (OT) fast ungestraft davonkommen zu lassen. In der DDR wurden wenigstens die Baufirmen enteignet, jedoch die beteiligten Ingenieure ebenfalls meist verschont.[4] Beim Überfall auf die Sowjetunion fiel der OT mit der Instandsetzung von Schienen und Straßen kriegsentscheidende Bedeutung zu. Obwohl sie, an dieser Aufgabe gemessen, versagte, hat sie viele andere erfüllt. Und Hitler selbst stellte fest, dass die Übung an der Autobahn erst die schnelle Fertigstellung des Westwalls erlaubt hätte.[5] Die Verbindung war so eng und der Übergang vom zivilen zum militärischen Bau so fließend, dass in nicht-deutschsprachigen Publikationen oft gar nicht unterschieden wird zwischen OT und Reichsautobahngesellschaft (RAB). Die OT rekrutierte ihre Mitarbeiter zu einem beträchtlichen Teil aus den Einheiten der RAB, beschäftigte dieselben Baufirmen, baute weiterhin Straßen und verschärfte die Ausbeutung erzwungener Arbeit bis zur extremsten Form, der »Vernichtung durch Arbeit«. In der Mitte des Krieges 1942 war es ein Heer von geschätzten eineinhalb, verteilt über fast ganz Europa, das für die Deutschen bauen musste.[6] Die häufige, aber im direkten Sinn falsche Behauptung, der Autobahnbau hätte militärische Bedeutung gehabt, hat hier einen weiteren wahren Kern.[7] Da die Westalliierten in Nürnberg gewillt waren, den Ingenieuren die leicht durchschaubare Lüge, sie hätten nur friedlich und unpolitisch Straßen gebaut, durchgehen ließen, kam es nie zu einer systematischen Kriminalisierung der OT und ihres Personals.[8] Leider waren Bauingenieure in dieser Zeit zu wertvoll.[9]

Die meisten Menschen wurden im von Deutschen besetzten Polen und dem ukrainischen Teil der besetzten Sowjetunion beim Bau der »Strasse der SS« ermordet, meiner Berechnung nach ca. 149.000. Sie waren Jüdinnen*Juden (selbst Kleinkinder) aus der Umgebung, der Ukraine, Polen, Transnistrien und Rumänien sowie sowjetische

---

sprechen ist. (Siehe die Erfahrung der Geschichte) […] Im Zuge der praktischen Durchführung der Endlösung wird Europa vom Westen nach Osten durchkämmt. […]« vgl. Protokoll der Wannseekonferenz, Februar 1942, S. 7f., online verfügbar unter: https://www.ghwk.de/fileadmin/user_upload/pdf-wannsee/protokoll-januar1942.pdf.

4 Eine Untersuchung, ob Mitarbeiter der OT möglicherweise in der DDR verurteilt wurden, liegt nicht vor.

5 Hitler zur Weihnachtsfeier im Dezember 1938 im Theater des Volkes Berlin.

6 Der britische Geheimdienst schätzte ihr Personal (von überwiegend erzwungener Arbeit) für 1942 auf eineinhalb Millionen reguläre und weitere 0,5 Millionen kurzfristige Arbeiter*innen, insgesamt also zwei Millionen. British Secret Service, Handbook of Organisation Todt, 1945, p. 3 In: Gogl, S. 189 und auch in Franz Seidler, Die Organisation Todt: Bauen für Staat und Wehrmacht 1938 – 1945, Bonn 1998, S. 146. Heute wird auf 1,5 Millionen geschätzt.

7 Die Behauptung, die Autobahn hätte nur dem Krieg gedient, fand sich zuletzt in: Salamander, Acker bleibt, Delila, *y, Road Raging: der Kampf gegen die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen, Wälder, Äcker, Ökosysteme, Häuser und Dörfer, Flugschrift aus dem »Danni« 2020.

8 Zur Selbstdarstellung der OT vor den Siegermächten 1945 vgl. Kurt Kaftan, 1955. Die Behauptung Kaftans wurde wissenschaftlich bald widerlegt, vgl. Blume, Claude, Die Nurautostraße, Diss. Jur., Bern 1951, S. 36, In: Karl Lärmer, S. 7.

9 Vgl. Bennett, S. 144.

Kriegsgefangene. Die Zahlen lassen sich ungefähr rekonstruieren, die Zugehörigkeit der Opfer zu bestimmten Gruppen jedoch kaum.

Erinnert wird in Norwegen seit den 1990er Jahren an die über 8000 im Straßenbau (und weitere Tausende im Eisenbahnbau) von OT und SS ermordeten osteuropäischen Gefangene.[10] Erst 2011 wurde das Archiv der OT in Oslo für die Wissenschaft geöffnet. Nicht in beiden Deutschlands, sondern in Oslo und Belgrad wurden OT-Leute in den Kriegsverbrecherprozessen und ihre einheimischen Helfer verurteilt: »In the postwar trials several Norwegian guards received prison sentences, and some of the German SS officers were sentenced to death by firing squad.«[11] Erinnert wird heute nur in Norwegen, jedoch nicht in der Ukraine, Polen, Weißrussland, Deutschland und Russland.[12] Während des Kriegs und danach wurde in der Sowjetunion, wer für die Deutschen arbeitete, als Verräter*in geächtet, auch wenn es sich um Kriegsgefangene handelte, was eine Erklärung ist für das Fehlen eines staatlichen Erinnerns. Keine Erklärung liegt vor für die frühe Entlassung des ranghöchsten Schreibtischtäters der OT aus sowjetischer Gefangenschaft. Nach zehnjähriger Kriegsgefangenschaft konnte der Chef der Einsatzgruppe Wiking, der für die OT in ganz Skandinavien verantwortlich war, nach Westdeutschland ausreisen, statt an Norwegen ausgeliefert oder in der Sowjetunion vor Gericht gestellt zu werden.[13] Willi Henne kehrte 1955 in seine alte Heimat Hessen zurück, stieg schnell auf zum Leiter des Straßenbauamtes und leitete es bis 1972. Bis zu seinem Tod 1976 stand er weiteren Honoratioren-Gesellschaften des Straßenbaus vor und es ist möglich, dass die ersten Skizzen zur Autobahn 49 durch den Danneröder Wald noch von ihm herrühren. Er war einer der »engsten Mitarbeiter Todts«, koordinierte den Bau des Westwalls und den Einsatz der OT beim Überfall auf die Sowjetunion 1941. Unter seinem Kommando wurden allein in Norwegen rund 4000 Kriegsgefangene durch Arbeit ermordet.[14]

Wie die vielen täglichen Erschießungen – und auch eine Vergewaltigung lässt sich hier erkennen – stattfanden, berichtet uns einer der wenigen Überlebenden von der »Straße der SS« (auch Durchgangsstraße IV oder DG IV), Arnolt Daghani:

---

10 Zu Norwegen siehe das hervorragend gründliche Buch von Simon Gogl, 2019. Demnach waren Sklavenarbeiter in Norwegen für die Einsatzgruppe Wiking der OT: 2000 deutsche politische KZ-Häftlinge aus dem Emslandlager von denen »hunderte« starben, von 6000 jugoslawischen Widerstandskämpfer*innen die meisten aus Serbien starben 60 %, über die Todesquote der 1700 polnischen Gefangenen liegen keine Zahlen vor, von 45.000 – 50.000 sowjetischen Kriegsgefangenen starben 10.600 – 10.700 bei der Arbeit, davon 40 % für die OT. Das macht im Bereich der OT/EW mindestens 7600, mit den polnischen und deutschen Arbeitern wahrscheinlich über 8000. Vgl. Gogl, S. 288f.

11 Englische Wikipedia, »blood road«, 4. März 2020. siehe dort auch die Quelle 4: Storeng, Odd. 1997. Krigsangenes historie – Blodveien i Saltdal. Bodø: Saltdal kommune.

12 Ob in Jugoslawien eine Erinnerungskultur bestand, ist mir nicht bekannt.

13 Wahrscheinlich ist, dass auch Norwegen wenig Interesse hatte, die Beziehungen zur BRD zu belasten, und die ermordeten sowjetischen Gefangenen waren auch der norwegischen Aufarbeitung nur eine Fußnote wert.

14 Zur Einsatzgruppe Wiking vgl. Gogl, S. 288f.; zu seiner Karriere in der BRD, ebd. S. 312; zu Westwall und Überfall auf die Sowjetunion, ebd. S. 178.

> »Mizzi, welche verstohlen hinblickte, sah, wie die Milizsoldaten ein etwas 18-jähriges Mädchen vom Wagen herabzogen. Ihre Kleider waren zerrissen, ihr Haar zerzaust. Obwohl ihr Gesicht von Entsetzen entstellt war, zeigte sie doch noch Spuren von Charme. Sie war eine ukrainische Jüdin. […] Zelinskas unterbrach sein Frühstück und – als wenn ihm plötzlich ein Gedanke gekommen wäre – sprang er auf und hieb auf das Mädchen ein. […] Nachdem er müde ward, liess Zelinskas von ihr ab und nahm sein Frühstück wieder auf. Noch kauend, befahl er ihr, sich ein Grab zu schaufeln. Es wurde ihr befohlen, hinabzusteigen. Sie weigerte sich. Der Milizmann ermutigte sie mit einem Hieb seines Knüppels. Sie weigerte sich aber noch immer. Der Knüppel zerbrach auf ihrem Rücken. Schließlich wurde sie in die Grube gestoßen, wobei ihr befohlen wurde, sich flach hinzulegen. Am Ende ihrer Kräfte angelangt, gehorchte sie. Man hörte einen Schuss…«[15]

Fritz Todts Nachfolger Franz Xaver Dorsch entging nach 1945 jeder Anklage, und blieb im Baugewerbe, wo er Großaufträge der amerikanischen Armee, der Nato und Weltbank erhielt. In der Selbstbeschreibung ist Dorsch Consult »heute international eine der ersten Adressen für weltweite Großprojekte: Hafenanlagen, kontinentale Gaspipelines, Antarktisstationen, Atomreaktoren, und, und …«[16] Die Ausstellung Zwangsarbeit schreibt: »Das Knowhow der Täter hat sich allemal ausgezahlt, im Gegensatz zu den Erfahrungen der Opfer.« Obwohl zunächst zehn Schreibtischtäter in den Nürnberger Prozessen angeklagt waren, wurden alle Verantwortlichen des Mordes durch Zwangsarbeit schließlich freigesprochen.[17] Die Ingenieure der OT präsentierten sich als kleine Rädchen im System.[18] Dabei sind es gerade im Bausektor besonders viele Nazis der ersten Stunde gewesen, die in den zwölf Jahren vom kleinen Licht zum reichen Unternehmer aufstiegen. Es findet sich heute kaum ein deutsches oder österreichisches

15 Daghani, S. 21f.

16 Internetseite der Initiative Gedenkort Walldorf www.kz-walldorf.de/g4100_ot.html.

17 http://ausstellung-zwangsarbeit.org/keine-verantwortung-der-wirtschaft.html.

18 »Albert Speer's defender in Nuremberg, Hans Flächsner, for instance, asserted in July 1946 that the Organisation »[. . .] was in no way a paramilitary organization as has been falsely asserted. Apparently this false assumption has been strengthened by the fact that the German members of the administration the Todt Organization abroad wore a uniform. These people were considered as Armed Forces followers; but on the other hand the labor engaged by the firms and the construction workers of the firms, as well as the technical personnel, stood in no such relation [. . .].« The British experts that compiled the Handbook of the Organisation Todt, on the other hand, argued that »the status of a firm in the OT is fundamentally similar to that of a unit or individual in the Armed Forces of the Reich. Whether such a firm applied of its own accord for enrolment as an OT-Firm or whether it was ›abgestellt für OT‹ (conscripted for the OT), it contracted itself to carry out construction under OT administration, just as a soldier, by taking the oath, contracts himself to Army Service.« As will be shown, while the Handbook's comparison between an OT firm and a soldier is misleading, Flächsner's statement is demonstrably wrong. Discussions on the firms' legal status and relation to the military can be also be found in recent research literature. Most pointedly, Sæveraas has argued that firms were »conscripted« into the OT and that a differentiation between the OT and its contractors is ›misleading‹.« vgl. Gogl, 2019, S. 165f.

Tiefbau-Unternehmen, dass nicht an den Straßen des Todes profitiert hätte.[19] Die Karrieren von Todt und Dorsch von kleinen SA und NSDAP Mitgliedern der ersten Stunde zu Nazigrößen finden sich im Bausektor häufig.[20] Es gibt bis heute keine systematische Forschung dazu, aber wie die Briten schon 1945 wussten, war die OT und damit der Bausektor nicht nur »brauner« als andere Wirtschaftszweige, sondern beherbergte mehr alte SS-Leute als manche Sektionen der Partei.[21]

Abb. 73: Eines der sehr wenigen Fotos zeigt zwei Wachmänner vor Straßenbauarbeitern, wahrscheinlich an der »Straße der SS«/ Durchgangsstraße IV in Polen, Generalgouvernement Galizien oder im ukrainischen Teil der Sowjetunion. Die Wachmänner sind wahrscheinlich von den baltischen oder ukrainischen Hilfstruppen. Foto: Autor unbekannt, zur Verfügung gestellt von Klaus Hasbron-Blume.



Bis zum 17. November des Jahres 2000 haben in den Entschädigungsfond der Stiftung Erinnerung, Verantwortung, Zukunft (EVZ) soweit ersichtlich nur drei Baufirmen eingezahlt, 21 haben gar nichts gezahlt und vier sind nicht mehr aktiv. Gezahlt haben eine nicht publizierte Summe: Sager & Woerner/Heilit+Woerner Bau AG (München),[22]

19 Für eine vollständige Liste der Baufirmen der OT von A wie Albert, Neunkirchen an der Saar bis Z wie Zunkschwendt und Hess aus Landau in der Pfalz siehe: Britischer Geheimdienst, 1945, Annexe D, S. 1 – 20.

20 Xaver Dorsch war bekennender Nazi der ersten Stunde: Freikorpskämpfer 1919, SA-Mann seit 1922, Parteimitglied seit 1929.

21 Vgl. ORF, Baustelle Erinnerung: NS-Zwangsarbeit: Die »Straße der SS«, Fernsehdoku, 2020.

22 Sager und Woerner ist 1980 fusioniert mit Heilit und Woernre. Vgl. Wikipedia und Gogl, 2019, S. 262.

Stöhr KG und STRABAG.[23] Nicht mehr im Geschäft sind Teeras (München)[24], Polensky & Zöllner (Hessen),[25] Philipp Holzmann AG,[26] Radebeul (Österreich).[27]

18 Firmen, die an der »Straße der SS« verdienten, haben soweit bei der EVZ ersichtlich nicht eingezahlt: Bernhard Transporte,[28] Bergauer&Kassecker,[29] Dohrmann-Schütte (Remagen),[30] Eras KG (Nürnberg),[31] Eschweiler Tiefbau,[32] Fix (Bad Neunahr),[33] Franz Unglehrt (Memmingen),[34] Funke & Co (Freital),[35] Kaiser,[36] Kaspar Emmerich,[37] Knell und Wylicki,[38] Otto Heil (Bad Kissingen),[39] Reckmann (Oberhausen/Westfalen),[40] Sobotta,[41] Swietelsky (Linz).[42]

---

23 Vgl. Anfrej Angrick, S. 84 zu Stöhr. Stöhr hat eine umfangreiche Internetpräsenz, wo die Geschichte nicht erwähnt wird. Zum EVZ-Fond: https://www.stiftung-evz.de/stiftung/geschichte/entstehung/praeambel.html.

24 Existiert nicht mehr.

25 Ging 1987 in Konkurs. Vgl. Gogl, 2019, S. 73.

26 Holzmann war die größte Baufirma im dritten Reich. Vgl. Gogl, 2019, S. 70.

27 Klaus Hasbron-Blume, Arbeitslager für Juden (ALfJ) an der DG4 in Galizien, Forschungsbericht aus der Ausstellung der Gedenkstätte Zwangsarbeit zur DG IV, »Eine Geschichte von Vernichtung und Überleben. Holocaust und Zwangsarbeit in Galizien«, S. 3.

28 War aktiv beim ZAL Kurowice, vgl. Hasbron Blume.

29 Kaienburg, S. 147. Heute besteht das Unternehmen Franz Kassecker in Waldsassen, gegründet 1902. Vermutlich handelt es sich dabei um eine Nachfolgerin. Der Jahresumsatz lag zuletzt bei 79 Millionen Euro.

30 Dohrmann wird mehrmals erwähnt von Daghani, der einer seiner Arbeitssklaven war in der Ukraine. Das Unternehmen floriert bis heute. Es hat keinen Wikipedia-Eintrag und erwähnt seine Geschichte überhaupt nicht. Vgl. www.dohrmann.de.

31 Gogl, S. 170. Eine Eras Bau UG ist heute in Mannheim registriert und hat keine eigene Homepage.

32 Vgl. Gogl, S. 183. Die Firma Helmuth Eschweiler ist in Rheinbach registriert und hat keine Homepage.

33 Vgl. Angrick, S. 84. Die Firma FIX Hoch- und Tiefbau (Jean Fix & Söhne GmbH) ist in Schöneck in Hessen registriert und hat eine umfangreiche Internetseite. Dort heißt es, die Firma sei »bereits 1945 gegründet«. Vgl. www.fix-bauunternehmung.de/über-uns (Stand 29.1.2021).

34 Vgl. Hasbron-Blume. Existiert am selben Ort bis heute, Firmenmotto: »Fortschritt aus Tradition«.

35 Ein kleines Bauunternehmen dieses Namens ist in Frankfurt a.M. registriert.

36 Angrick, S. 84. Wahrscheinlich heute »Tief- und Strassenbau Kaiser« aus Delbrück.

37 Angrick, S. 84. Möglicherweise ist die »Bauunternehmung Josef Emmerich UG« aus Titz der Nachfolger.

38 Vgl. Hasbron-Blume. War aktiv im ZAL Zloczów/Solotschiv.

39 Klaus Hasbron-Blume, Arbeitslager für Juden (ALfJ) an der DG4 in Galizien, Forschungsbericht aus der Ausstellung der Gedenkstätte Zwangsarbeit zur DG IV, »Eine Geschichte von Vernichtung und Überleben. Holocaust und Zwangsarbeit in Galizien«, S. 3. Die Firma hat nicht in den EVZ Fond eingezahlt, obwohl es hunderte Sklavenarbeiter an der DG IV ausbeutete. Auf der Homepage wird das verschwiegen, es heißt lapidar »Mit dem 2. Weltkrieg katapultiert sich das Unternehmen personell und maschinell zur größten Ausdehnung seiner Geschichte, aber mit dem Zusammenbruch 1945 auch zum vorläufigen Ende des Geschäftsbetriebes.«.

40 Vgl., Hasbron-Blume. Eine Straßenbaufirma dieses Namens existiert nicht mehr. Die zwei Firmen Reckmann Construct UG und Ingenieurbüro Reckmann GmbH haben soweit ersichtlich nichts mit der Firma aus der Kriegszeit zu tun.

41 Vgl. Hasbron-Blume.

42 Klaus Hasbron-Blume, die Ausstellung der Gedenkstätte Zwangsarbeit zur DG IV, »Eine Geschichte von Vernichtung und Überleben. Holocaust und Zwangsarbeit in Galizien« und ORF 2020,

In Norwegen verdienten an der Blutstraße (einige davon zugleich an der DG IV) und haben, soweit bei der EVZ ersichtlich, nicht eingezahlt: Hans Röllinger KG (Fürth)[43] und Müller-Altvater (Stuttgart)/Brinkhege.[44]

Nicht mehr aktiv sind von den in Norwegen beteiligten: Hans Bohler, Horst und Jüssen,[45] Meister-Jehle-Grimminger-Stock.[46]

Der größte Baukonzern der Welt

Die Organisation Todt (OT) war weder ganz Staatsapparat noch war sie ganz Wirtschaftsunternehmen. Sie war ein Zwitter und in dieser Form einzigartig im Dritten Reich. Mit der Ernennung des NSDAP-Mitglieds Fritz Todt (Beitritt 1923) zum »Generalinspektor für den Autobahnbau« war 1933 der Grundstein für ein Bauimperium gelegt, das sechs Jahre später nach ihm benannt werden würde. Die Meriten verdiente er sich mit der erfolgreichen Großbaustelle Reichsautobahn und stieg in den Augen Hitlers 1939 mit dem Bau des Westwalls endgültig zum »Genie« auf.[47] Seine »Generaldirektion Straßenwesen« wurde mit Erfolg zur einzigen Adresse für die Wehrmacht und SS für jeden erdenklichen Bauauftrag. Alle Unteraufträge und Details der Ausführung gingen von der OT aus. Die enorm hohen Summen kamen aus dem Kriegshaushalt und von der SS, z.B. für den Bau der Konzentrationslager. Seidler meint, die OT wäre dennoch autonom geblieben und hätte bis 1941 noch über ein relevantes eigenes Budget

---

NS-Zwangsarbeit: die »Straße der SS«, 5.11.2020. Die österreichische Firma hat als solche erwartbar nicht in den EVZ-Fond eingezahlt. Die begonnene Aufarbeitung und Transparenz der Firmengeschichte ist vorbildlich. https://www.swietelsky.at/transparenz/historische-verantwortung.

43 Röllinger baute die norwegische Blutstraße im Auftrag der OT. vgl. Knigge 2000, S. 60.

44 Gogl, S. 183. Eine Müller-Altvater Betonfertigteile in Holzminden und Magdeburg ist eine Tochterfirma von Heiner Brinkhege Beteiligungsgesellschaft mbh.

45 Angrick, S. 84.

46 Angrick, S. 84.

47 Der Name »Organisation Todt« war ein Provisorium, Hitler erwähnte ihn erstmals am 18.7.1939, gemeint als Auszeichnung für die angebliche (tatsächlich nicht erreichte) Fertigstellung des Westwalls. Der Westwall war eine 630 km lange Linie von Bunkeranlagen und Panzersperren, in der finalen Ausführung von der Nordsee bis zur Schweiz. Das Ziel war 1939 eher ein politisch denn militärisches: Frankreich sollte von einem Angriff abgeschreckt werden, während die Wehrmacht über die CSR und Polen herfiel. Da Frankreich nicht angriff, wie es durch den Vertrag zur Gegenseitigen Hilfe mit Polen vorgesehen war, war der Westwall ein Erfolg. Allerdings war Frankreich innenpolitisch ohnehin zu zerrüttet und gespalten, um anzugreifen. Teile des Oberkommandos der Wehrmacht und des Heeres planten weiterhin mit einem Krieg nur nach Osten und wollten sich so passiv nach Westen absichern. Es kam bekanntlich anders: Die Kriegspläne von Nazis, Konservativen, Industriellen und Militärs waren nicht einheitlich. Der Westwall ist ein Zeugnis davon. Allerdings bremste er den Vormarsch der Westalliierten im Herbst und Winter 1944 um mehrere Monate, die sonst wahrscheinlich vor der Roten Armee Berlin und Oder erreicht hätten. Die deutsche Geschichte wäre ganz anders verlaufen. Fritz Todts fleißiges Bauwerk hat somit die Voraussetzung für das 45-jährige Experiment des »Antifaschismus auf deutschem Boden« namens DDR ermöglicht.

verfügt. Möglich ist, dass sie weiterhin die Gelder aus der Arbeitslosenversicherung, die offiziell die Autobahn finanzieren sollten, einzog.[48]

Die »Gesellschaft zum Bau der Reichsautobahn« blieb formal bis 1942 bestehen und baute Schienen und Straßen im auf Polen erweiterten »Großdeutschen Reich« und im besetzten »Restpolen«. Ihre Bedeutung im Verhältnis zur OT nahm von 1939 bis 1942 immer weiter ab, und sie ging immer stärker in der OT auf. Manche Autor*innen setzen auch schon 1939 oder 1940 als Zeitpunkt des Verschwindens der RAB an. 1940 – 1941 gab es noch das Intermezzo der »Organisation Schmelt« im besetzten Polen und nach Todts Tod im Februar 1942 gingen Autobahn und Schmelt dann auf im größten Baukonzern des Kontinents, der OT. Wahrscheinlich war die OT tatsächlich das größte Bauunternehmen seit römischen Zeiten, wie der britische Bericht erstaunt feststellte, und vielleicht ist sie es bis heute. Erstaunlich aber, dass die OT außerhalb der unkritischen und begeisterten Ingenieursliteratur so wenig Aufmerksamkeit erhalten hat.

Evolutionärer Übergang zur OT: Sklavenarbeit und Vernichtung

Die OT war die Fortsetzung der Autobahngesellschaft. Die meisten Stammmitarbeiter*innen in den Zentralen in Berlin, Frankfurt und den lokalen Oberbauleitungen wechselten dabei weder Haus noch Büro.[49] Was wechselte, war das Einsatzgebiet: fast ganz Europa statt Großdeutschland und das Hauptgeschäft. Militärische Gebäude aller Art, ergänzt um den Schienenbau im Osten, überflügelten den (weiterhin wichtigen) Straßenbau. Auch die Vernichtungslager wurden von der OT gebaut. Die Arbeiterschaft erhöhte sich von 100.000 auf 1.5 Millionen (nun auch mit wenigen Frauen, jedoch ausschließlich als Zwangs- oder Sklavenarbeiterinnen). Es war größtenteils derselbe Personenkreis von einigen tausend (überwiegend) Männern im vierstelligen Bereich, die sich gut von der Autobahn kannten. Sie besorgten in hocheffizienter Weise den Übergang von deutscher und »arischer« freier Arbeit zu erst jüdischer und dann osteuropäischer Zwangsarbeit.[50]

Ihre Generalprobe war der Westwall 1939, der schon alles vorwegnahm, was dann fünf Jahre zur Plage Europas wurde. Was einzig noch fehlte, war die Internationalisierung und das Übergewicht der erzwungenen Arbeit. Gogl resümiert: »A significant number of firms worked on the construction sites of the Reichsautobahnen and the Westwall. I argue that it was here where the foundation for the subsequent cooperation in occupied Europe was laid.«[51] Der Westwall wiederum war möglich durch sechs Jahre Autobahnbau und ihre Steigerung der Ausbeutung der Arbeitskraft bei Beibehaltung betriebswirtschaftlicher Rationalität und unternehmerischer Freiheit. Aus der

48 Franz Seidler, Die Organisation Todt: Bauen für Staat und Wehrmacht 1938 – 1945, Bonn 1998. Seidler gehört zu der Wissenschaftstradition die die OT als unpolitisch hinstellt. Dass sie für die SS die KZ gebaut hat, erwähnt er z.B. nicht.

49 Das beste Archivmaterial liegt vor für Frankfurt im Hauptstaatsarchiv Wiesbaden. Anderes ist verschollen.

50 Die Zentrale der Gesellschaft zum Bau der RA in Frankfurt wurde 1941 eingegliedert in die OT Abeilung Wiking, welche wiederum in Norwegen den Straßenbau betrieb. vgl. Seidler, S. 55.

51 Gogl, 2019, S. 103. Sieh dazu auch: Britischer Geheimdienst 1945.

doppelt freien Lohnarbeit wurde ein finanzieller Arbeitszwang mithilfe des Arbeitsamtes und Sozialamtes (1933), ergänzt durch SA-Männer als Aufseher (ab 1934), Gestapo-Haft als letztes Mittel gegen Streiks (auch schon 1934), erzwungener unbezahlter Arbeit politischer deutscher Gefangener (ca. 1936), Inhaftierung von »Unruhestiftern« in Arbeitslager und SS-Gefängnisse (1938),[52, 53] und jüdischer Sklavenarbeit mit dem Ziel der Vernichtung (ab 1939).[54]

Die Ernennung Todts zum »Straßenbaudiktator« 1933 und der Autobahnbau mit seinem bis heute gültigen Enteignungs-Recht legten den Grundstein für das Bau-Imperium. Nur in einem Punkt gab es keine Steigerung, sondern eine Verkehrung: Aus der Arbeit, die »adeln« sollte, wurde die Arbeit, die erniedrigen und töten sollte.[55]

Später dann die jüdischen Sklav*innen um serbische, sowjetische und polnische zu ergänzen, war ein kleiner Schritt. Dass der Übergang vom »wilden« zum fabrikmäßigen Holocaust bzw. der Shoa in der Wannseekonferenz argumentativ mit dem Straßenbau verbunden wurde, ist folglich rational erklärbar und kann nicht als Zufall abgetan werden. Die Autobahn war die Pionierin der effizienten Kombination von freier und unfreier Arbeit und einer der ersten, wenn nicht sogar *der* erste Ort, an dem die SS ihr Ziel der Vernichtung durch Arbeit erprobte.

Ich werde im Folgenden den Begriff Sklavenarbeit in Abgrenzung zu Zwangsarbeit nutzen, um schlechte oder unbezahlte Arbeit ohne das Ziel der Ermordung von unbezahlter Arbeit mit dem Ziel der Ermordung abzugrenzen.[56] In der Forschung hat sich dies weitgehend etabliert. Die Nazis selbst haben dafür keine Begrifflichkeiten entwickelt und die Übergänge waren vielschichtig. Außerdem bevorzuge ich den Begriff Holocaust gegenüber Shoa, da dieser alle aus rassistischen Motiven Ermordeten einschließt.[57]

---

52 »The purpose of this was to prosecute workers building the West Wall and the Reich autobahn for breaching discipline, such as failing to turn up for work, stealing from »comrades« [dt. Kameraden] fighting, acts of violence against superiors (Tätlichkeiten gegen Vorgesetzte), speaking out against National Socialism, and breaches against the »principles of a sound conduct of war« (Grundlagen einer gesunden Kriegsführung). Workers were usually sentenced to about eight weeks of arrest at the police detention camp, but in certain cases (severe crimes or repeat offenders), they were transferred to the SS special camp for a much longer period of time.« In: ENCYCLOPEDIA OF CAMPS AND GHETTOS, 1933–1945, Vol. A, S. 824.

53 Siehe hierzu auch Uwe Bader/Beate Welter, Das SS-Sonderlager/KZ Hinzert: Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager, München, Band 5, 2007, S. 17-42.

54 Ab Herbst 1939 bauten erstmals ca. 8000 Jüdinnen*Juden die »Straßen des Führers«, ohne dass es nach außen kenntlich gemacht wurde. Doßman, S. 48.

55 Gleichwohl zeigten sich viele Ingenieure auch nach dem Krieg trotz allem durchaus stolz über »ihre« Leistung im Krieg. Insofern war der Umschlag des Arbeitsbegriffs eher eine Aufspaltung der Arbeit in erniedrigende und erhöhende, die eine führte zum Tod, die andere zu Berufserfahrung, internationaler Anerkennung und beträchtlichem finanziellem Gewinn.

56 Genau genommen ist der Begriff Sklav*in auch nicht ganz angemessen, weil Sklav*innen in Amerika oder im antiken Europa einen Wert für den Besitzer darstellten und gerade nicht sterben sollten. Gleichwohl ist der Begriff Zwangsarbeiter aber zu milde. Es bedürfte eines dritten Terminus, um den Status der zum Tode verurteilten Arbeiter*innen zu umschreiben.

57 Vgl. Susan Neiman, Von den deutschen lernen.

Generalplan Ost

Solange der Krieg für sie günstig verlief und einen Monat darüber hinaus, erträumten Todt und Hitler in ihren Tischgesprächen weitere Autobahnen durch ihr neues Europa. Bis zur Krim und zum Kaukasus sollten sie führen und den Osten für die deutsche Kolonisation im Sinne des »Generalplan Ost« erschließen. Für die gesamte ansässige Bevölkerung Polens und der Sowjetunion war die Ermordung eines großen Teils und dauerhafte Versklavung des überlebenden Teils vorgesehen – ein bis heute weitgehend verdrängtes Kapitel des deutschen Rassismus.[58] Es gab angeblich Pläne für Autobahnen nach Bagdad und zum persischen Golf. Kleinere Ambitionen wie die Eismeerstraße von Rovaniemi bis Petsamo durch Norwegen und in Jugoslawien wurden auch tatsächlich begonnen.[59] Circa 17 Millionen Zivilist*innen wurden in der Sowjetunion und 6 Millionen Pol*innen von den Deutschen und ihren Helfer*innen ermordet (ein großer Teil der 6 Millionen Jüdinnen*Juden ist darin enthalten), als Teil des Generalplans Ost.[60]

Mit ihrer erfolgreichen Gegenoffensive am 5. Dezember 1941 ließ die Rote Armee die Luftschlösser der Rassisten platzen. Die deutsche Offensive zur Vernichtung der Sowjetunion blieb stecken und wurde vor Moskau von der sibirischen Armee unter Kommando von Feldmarschall Schukow zurückgeschlagen. Es gehört zu den dunkelsten und bis heute verdrängten Kapiteln der westeuropäischen Geschichte, dass einflussreiche Rassisten und Anti-Kommunisten wie Sir Henri August Detterding, Direktor des zweit größten Erdöl-Konzerns der Welt, Royal-Dutch-Shell, diesen Krieg lange gefordert und vorbereitet hatten. Elf Jahre vorher, 1930, hat der sowjetische Schriftsteller Ilia Ehrenburg in dem humorvoll-sarkastisch gehaltenen Buch »Das Leben der Autos« darauf hingewiesen, natürlich in der Hoffnung, in England und Frankreich ein Umdenken zu bewirken.[61] Während London der Sowjetunion nur wenig zu Hilfe kam (und Polen bekanntlich gar nicht) und eine nicht-verheimlichte diplomatische Affäre zu den Nazis hatte,[62] kam Hilfe in letzter Minute ausgerechnet von dort, wo Ehrenburg sie gar nicht erwartet hatte: aus den USA. Im Herbst und Winter versorgten Frachtschiffe auf Präsident Roosevelts Geheiß hin den Nordmeerhafen von Achangelsk mit dringend

---

58 Es mag daher kommen, dass die Durchgangsstraße IV im »erweiterten Generalplan Ost« zur »Autobahn« aufgewertet wurde, da man noch an die Nachkriegszeit und den Generalplan dachte. vgl. Sandkühler S. 148.

59 Britischer Geheimdienst, 1945, »captured German- documents reveal visions of express highways radiating from BERLIN to the Persian Gulf through BAGHDAD, and along the Baltic coast to link up with a highway through Finland and to run the length of Norway. A system of canals was to link the Mediterranean and the Atlantic through southern France, as part of a communications scheme connecting BORDEAUX with the Black Sea. Part of this programme had already been put into execution, notably in Norway and the Balkans.« S. 8.

60 Die Zahlen variieren, unter anderem, weil verschiedene Autoren sich auf verschiedene Gebietsansprüche beziehen, die die baltischen Staaten oder die Ukraine mal zur Sowjetunion zählen und mal nicht. Am Umfang der Gesamtzahlen besteht aber kaum noch Zweifel. Ich beziehe mich hier auf ein Heft von National Geographic.

61 Ilia Ehrenburg, Das Leben der Autos, Malik Verlag, Berlin 1930, Nachdrucke beim Verlag Volk und Welt.

62 Siehe die wiederholten halb-privaten Besuche und Jagdausflüge des späteren Außenministers Lord Halifax und anderer bei Göring und sogar Hitler persönlich ab 1936.

benötigten Kriegsgütern. Später wurde noch eine Route über den heutigen Irak und weiter per Flugzeug nach Stalingrad eröffnet. Großbritannien hingegen hielt bis zur Landung in der Normandie drei lange Jahre die Füße weitgehend still und überließ es der Roten Armee, die Deutschen zu besiegen vor denen es selbst hauptsächlich der Ärmelkanal gerettet hatte. So erschließt sich auch der tiefere Sinn dieses Zeitungsartikels aus der London Times über den Straßenbau in der besetzten Sowjetunion, der hier die 1945 gezeigte Bewunderung schon anklingen lässt. Am 19. August 1941, zwei Monate nach dem Überfall, während ein schneller Nazi-Sieg über die gehasste Sowjetunion noch durchaus wahrscheinlich war, schrieb die TIMES:

> »This ogranisation (OT) since the campaign in the east began has followed up the German advance with hundreds of thousands of skilled road builders, reinforced by men and woman volunteers from the Baltic States, all equiped with the newest road-building drills, electric hammers, and steam-rollers. New hard roads have been laid.«[63]

Die erwähnten Freiwilligen aus dem Baltikum werden wohl die von Daghani geschilderten litauischen Wachmannschaften gewesen sein. Dass sie sich freiwillig meldeten stimmt, dass sie selbst bauten ist falsch. Von baltischen Frauen ist nichts bekannt. Es sei denn, dass es sich um jüdische Arbeiterinnen handelte. Die Zahl von Hunderttausenden war zu dem Zeitpunkt übertrieben. Zwangs- und Sklavenarbeit werden offensichtlich ebenso unterschlagen wie der schon wütende »Holocaust by bullets«. Die Times wählte ihr Sujet sehr seltsam aus, als wäre nichts Wichtigeres zu berichten als der Straßenbau. Dass ihr der Völkermord, der ja ebendort zu beobachten gewesen wäre, keine Berichterstattung wert war, ist zumindest ein weiteres Indiz für die Wette eines Teils der britischen Elite auf eine Verständigung mit Hitler gegen die Sowjetunion.[64] Der Rechtsbruch der Kommunist*innen, 1917 britische Anteile an Fabriken und am kaukasischen Erdöl enteignet zu haben, schien für nicht wenige schwerer gewogen zu haben als die schon bekannten Verbrechen der Deutschen.

Gegen einige aus heutiger Sicht bemerkenswert realitätsfremde Widerstände wurden die Autobahnen im Osten erst Anfang 1942 final zu den Akten gelegt. Nur widerwillig wollten sich Hitler, Todt und andere damit abfinden, dass ein schneller Sieg und ein baldiger Übergang zum Generalplan nicht mehr möglich war. Viele Historiker*innen liegen jedoch falsch, dass gar keine Autobahnen mehr gebaut wurden. Ganz zu Ende war der Bau erst 1944. Bis dahin wurden noch 59 km im »Altreich« fertig gestellt,

---

63 London Times, In: G.H. Bennett, The nazi the painter and the forgotten story of the ss road, reaktion books, London 2012, S. 93.

64 Diese Befürchtung äußerte Emery Reves im Vorwort zur Biographie Thyssens in der Publikation in eben jenem Sommer 1941 in London. Vgl. Reves, I paid Hitler.

überwiegend mit jüdischen und einer wahrscheinlich kleineren unbekannten Zahl polnischer, serbischer und deutscher politischer Zwangsarbeiter.[65, 66]

Ab dem Überfall auf die Sowjetunion am 22. Juni wäre die wichtigste Aufgabe der OT das Reparieren und Bauen von militärischen Straßen und Eisenbahnlinien eben dort gewesen. Trotzdem wurden immer noch andere und selbst nicht primär militärische Projekte wie Germania-Berlin, Nazi-München und die Eisenbahnlinie und »Reichsstraße 50« in Norwegen geplant und auch schon gebaut.[67] Bis 1944 realisierte die OT Teile ihrer Pläne für das Nachkriegseuropa vor allem in Skandinavien und Jugoslawien.[68] Diese Selbstüberschätzung war ein Glücksfall, denn so verschwendete Hitler-Deutschland knappe Ressourcen an nicht kriegswichtigen Baustellen. Es lag wahrscheinlich am Unmut über die schlechte Leistung der OT im ersten russischen Winter, dass sie die oberste Bauleitung über alle Kriegsstraßen an der Ostfront im Frühjahr 1942 formal an Himmlers SS verloren hat.

Säule der Macht im Reich

Von den geschätzten 7,8 bis 20 Millionen Zwangs- und Sklavenarbeiter*innen Nazi-Deutschlands (je nachdem ob z.B. die Landwirtschaft in der Ukraine mitgezählt wird) arbeiteten mit 1,5 Millionen folglich 7,5 Prozent bis 19 Prozent für die OT, die damit jeden einzelnen privaten Konzern hinter sich ließ. (Die aktuelle Forschung z.B. von Knigge geht von 20 Millionen Zwangs- und Sklavenarbeiter*innen aus,[69] in den 1980er Jahren schätzte man auf nur 7,8 Millionen.[70] Allein in der Ukraine arbeiteten zehn Millionen unter Zwang, die aber oft nicht mitgezählt werden, obwohl sie natürlich auch dort für das europäischen Wirtschaftsimperium Deutschlands tätig waren.[71])

---

65 Vgl. Knigge, S. 209 und Hermann Rafetseder, NS-Zwangsarbeits-Schicksale: Erkenntnisse zu Erscheinungsformen der Oppression und zum NS-Lagersystem aus der Arbeit des Österreichischen Versöhnungsfonds, Linz 2007. Zu deutschen KZ'lern vgl. Stephan Hermlin, Die erste Reihe, Berlin 1951, S. 37, in: Lärmer, S. 2.

66 Knigge meint, es wären fast ausschließlich Jüdinnen und Juden gewesen. Rafetseder zeigt ein wesentlich heterogenes Bild und überhaupt einen schnellen Wechsel der Arbeitsplätze und der Aufträge der Baufirmen mit verschiedenen Ethnien.

67 Die Blutstraße war lediglich ein kleiner Abschnitt der Reichsstraße 50 bei Rognan. Die OT baute im ganzen Land noch viele weitere Straßen. Ein Autobahnprojekt gab es darüber hinaus. 1940/41, geplant von norwegischen Ingenieuren gemeinsam mit Leuten des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, sollte die Strecke von Oslo südwärts nach Halden führen und hätte dann weiter über Schweden und eine schon damals angedachte Öresundbrücke nach Deutschland geführt. Das Projekt wurde aber schon vor Ankunft der OT in Norwegen abgeblasen.

68 Brittischer Geheimdienstbericht, S. 8.

69 Volkhard Knigge et al., Zwangsarbeit. Die Deutschen, die Zwangsarbeit und der Krieg, Begleitband zur Ausstellung der Gedenkstätte Buchenwald und Mittelbau-Dora, gefördert von der Stiftung Erinnerung, Verantwortung, Zukunft (EVZ), Weimar 2010, S. 6.

70 Zur Zahl von nur 7,8 Millionen vgl. Erhard, S. 149.

71 Für die »Wirtschaftsinspektion Süd« in der Ukraine arbeiteten bis zu zehn Millionen Einheimische als Zwangsarbeiter*innen. Laut Dubyk war die größte Gruppe der Zwangsarbeiter*innen nicht die der »Ostarbeiter« im Altreich sondern der einheimischen Bevölkerung in den besetzten Gebieten. Vgl. Dubyk, S. 201.

Wie schon die Zahl ihrer Arbeiter*innenschaft nahelegt, entwickelte die OT sich neben Wehrmacht und SS-Gestapo-SD zur dritten selbstständigen Säule der Macht.[72] Ihr heute geringer Bekanntheitsgrad steht ihrer tatsächlichen Bedeutung diametral entgegen. Hätte Nazideutschland gewonnen, wären Europa und Teile Asiens von diesen drei Organisationen beherrscht worden. Die OT war in jedem einzelnen Land Kontinentaleuropas aktiv mit Ausnahme der Schweiz, Spaniens, Portugals und der Türkei. Der britische Geheimdienstbericht von 1945 sah ihre Hauptaufgabe in der »Überwachung der Zwangsarbeit als Teil der ›neuen Ordnung‹ im deutschen Nachkriegseuropa.«[73] Der Bericht zeigte sich beeindruckt über den Erfolg, aktive Kollaborateure in allen Ländern zu finden und zu koordinieren: »[…] OT trained and harboured a small army of collaborationists, who, already employed as leaders of foreign labour units within the OT, were groomed for political leadership of European labour with the advent of the ›final Nazi victory‹.«[74] »It has carried out in the space of a little over five years, the most impressive building programme since Roman times. It has developed methods of standardization and rationalisation in construction to an extent and on a scale heretofore unattempted. The speed with which it effects air raid damage repairs on vital communication systems is indeed impressive.«[75]

Die OT war auch ganz direkt durch Kampfhandlungen in den Krieg eingebunden, hatte eigene Uniformen und Ränge. Ihr Stammpersonal aus Deutschen und nicht-deutschen Kollaborateuren war jedoch überwiegend nicht als Soldaten eingezogen sondern mit Lohn und Arbeitsvertrag angestellt, trug aber dennoch oft leichte Waffen und beteiligten sich mit Wehrmacht und SS an Kämpfen gegen Partisan*innen. Das waren häufig »Säuberungsaktionen«, womit das Erschießen der Bewohner*innen ganzer Dörfer gemeint war.[76] Für den hauptsächlichen Völkermord war eine Arbeitsteilung vorgesehen, und die OT und die Baufirmen hätten sich formal nach gültigem Recht verweigern können. Manche jedoch drängten sich sogar noch vor:

> »It was at the Durchgangsstraße IV building site in 1943 that a local military court convicted Johann Meißlein, an overseer of the construction firm Eras KG from Nuremberg.

---

72 SS, SD, Gestapo und Polizei waren zusammengefasst im Reichssicherheitshauptamt (RSHA). Die SS war die bekannteste davon.

73 British Secret Service, Handbook Organisation Todt, 1945, S. 8.

74 Und: »A considerable number of these men have evacuated with OT into Germany.« ebd., S. 8.

75 Britischer Geheimdienst, Handbook Organisation Todt, S. 1 Das Zitat geht weiter: »To-day OT is indispensable in any protracted resistance the Nazis may itend to offer. Their experience in making the most of terrain in the building of field fortifications, in the building of underground tunnels, depots of all kinds, hideouts, shelters, in fact, of regular subterranean living and operating quarters of vast proportions, is unique. OT personnel left behind in Allied-occupied territory are ideally fitted for sabotage on vital plants and factories.« […] Der Bericht schlägt auch vor, die OT für den Wiederaufbau zu nutzen: »a decision to employ OT's capabilities in some form or another for the reconstruction of the devastated parts of Europe, or in the event of a decision to demobilise the Organisation in its entirety«.

76 »In the area of Einsatzgruppe Russland-Mitte, the chronicler Rudolf Wolters notes in July 1943 that ›a further rise of the danger of partisans could be prevented temporarily by means of purges (»Säuberungsaktionen«) conducted conjointly by the Wehrmacht, the SS and the OT.‹« In: BAK, N 1318/4, Speer Chronicle, 1943, vol. 20, In: Gogl. S. 171.

He had ordered the shooting of two enfeebled Jewish women. Meißlein was sentenced to three months in prison, but neither for murder nor manslaughter. In the eyes of the court, Meißlein's crime had been Amtsanmaßung, the unauthorised assumption of powers he did not have. Ordering the execution of the two women, the court clarified, would have been a matter for the police or SS.«[77]

Aus ihrer Macht über Leben und Tod zogen OT-Leute persönlichen Gewinn, ließen sich für die Flucht,[78] und selbst für »gründliches« Erschießen statt qualvollen »Anschießens« von zum Tode Verurteilten bezahlen.[79] So blieb der Straßenbausektor, selbst noch im Holocaust ein Hort der Korruption.[80] Täglicher Sadismus durch die OT-Männer war an vielen, wahrscheinlich an den meisten, Baustellen der Normalfall, und geschah oft aus freien Stücken ohne Befehle.[81]

Nach dem Krieg, vor Gericht, hat sich fast keiner der Ingenieure erinnert. Ein besseres Gedächtnis hatten die sehr wenigen, die menschliches Verhalten vorweisen konnten. Tatsächlich sind einige wenige Fälle unabhängig bezeugt, dass Ingenieure der Baufirmen Jüdinnen*Juden vor Erschießungen gerettet und ihnen zur Flucht verholfen haben. Einige Baufirmen weigerten sich, ihre Autos für den Abtransport der SS zu überlassen oder Massengräber auszuheben, und einige Ingenieure beteiligten sich nicht am täglichen quälen und morden.[82] Nach Stand der Forschung waren das eher die Ausnahmen als die Mehrheit, und sie beweisen, wie viel Handlungsspielraum die OT und selbst die Baufirmen hatten, einfach ›Nein‹ zu sagen und nicht mit zu machen.[83] Ihre Schuld wiegt umso schwerer. In mindestens einem Fall ging die Hilfe von 150 OT'lern

77 Konrad Kwiet, Judenmord als Amtsanmaßung. Das Feldurteil vom 12. März 1943 gegen Johann Meißlein, Dachauer Hefte 16 (2000): 125–35, In: Gogl, S. 170.

78 JuNSV, a.a.O., S. 757, In: Hasbron-Blume.

79 Dagahani, S. 26.

80 »Die Antreiber- und Drückebergerposten auf den Baustellen wurden grundsätzlich mit aktiven Nazis besetzt. Ebenso erhielten nur solche Baufirmen Aufträge für Reichsautobahnbaustellen, die Todt genehm waren. Dennoch haben auch diese Firmen den faschistischen Staat mit allen Mitteln betrogen.[…]« Erlebnisbericht von Wilhelm Friedrich, In: Lärmer, S. 83.

81 »Die Leute der Firma Svietelsky aus Linz, die die Straßen bauten, waren meistens einfache Arbeiter, die von der Nazi-Partei in diese Stellungen eingesetzt worden waren. Ihr Benehmen uns gegenüber war sehr schlecht. Der Bauführer Schwameida und sein Stellvertreter Stadler waren den ganzen Tag mit einem Motorrad unterwegs und konnten so leicht zu den verschiedenen Arbeitsgruppen gelangen. Wenn einer von ihnen sich bei einer Arbeitsgruppe aufhielt, so bedeutete es Prügel ohne jeglichen Grund.« Eliyahu Yones, Die Straße nach Lemberg. Zwangsarbeit und Widerstand in Ostgalizien 1941–1944. Frankfurt 1969. S. 43.

82 »In Tarasiwka weigerte sich der zuständige Stützpunktleiter der OT mehrfach, Gruben für Massenerschießungen auszuheben. Yones berichtet auch von einigen deutschen und österreichischen Beschäftigten, die Jüdinnen*Juden geholfen und sie geschützt haben. Eine absolute Ausnahme stellte aber das Verhalten eines Stützpunktleiters der Firmen-Arbeitsgemeinschaft Dohrmann-Schütte dar, der nach mehreren Zeugenaussagen vielen Juden zur Flucht verhalf – offenbar über 200 Menschen. Vgl. Aussage 1962 in der BRD vor Gericht, in: Herrmann Kaienburg, Jüdische Arbeitslager an der Straße der SS, S. 35.

83 »Die Lagerleiter konnten […] frei schalten und walten, solange die geforderten Straßenbauarbeiten verrichtet und das Arbeitsentgelt pünktlich abgeliefert wurde.« JuNSV, Lfd. Nr. 671, LG Stuttgart vom 29.04.1968, Ks 5/65, S. 727, in: Hasbron-Blume, Broschüre über die DG IV für die Stiftung Zwangsarbeit in Berlin, undatiert.

so weit, der SS beim Todesmarsch und der Ermordung von 7000 jüdischen Menschen zu helfen.[84]

Bezeugt sind viele bestialische Grausamkeiten in den Lagern, meist von den Wächtern ohne Widerspruch der Ingenieure, aber auch von OT-Männern selbst. »Die Lagerleiter konnten [...] frei schalten und walten, solange die geforderten Straßenbauarbeiten verrichtet und das Arbeitsentgelt pünktlich abgeliefert wurde. Die Opfer verschwanden ›namenlos und formlos in irgend einer Grube, ohne daß jemand nach der Ursache ihres Todes gefragt hätte.«[85] Ein Bericht ist erhalten von der DG IV, der die Grausamkeit der SS in den Zwangsarbeitslagern illustriert.

Andererseits gaben manche sich beim Töten nicht mit dem üblichen Erhängen oder Erschießen zufrieden, sondern legte jene besondere deutsche Bestialität an den Tag:

> »Epple ging von einem zu anderen und peitschte sie ohne Erbarmen. Danach ließ er sie blut-überströmt hängen, holte seinen Hund und ließ ihn auf seine Opfer los. Der Hund stürzte sich auf einen der Juden und riss Stücke aus seinem Körper. Danach ließ sie Epple an den Bäumen angebunden, der brennenden Mittagssonne ausgesetzt. Nachmittags kam er zurück [...] Einer von ihnen bat um etwas Wasser. Epple ging selbst in die Küche, nahm einen Kübel, füllte ihn mit Wasser, schüttete Hände voll Salz hinein und brachte den Trank den Gequälten. In ihrem großen Durst bemerkten die Unglücklichen das Salz nicht sofort. Als sie aber eine beträchtliche Ration getrunken hatten, kam ihnen weißer Schaum über die Lippen, und einer von ihnen starb auf der Stelle. Als wir von der Arbeit zurückkehrten, war auch schon der zweite tot, aber sie ließen ihn noch an den Baum angebunden [...]. Gegen Morgen kam jemand in die Baracke und brachte die Nachricht auch von seinem [des dritten] Tod. Während des Appells lagen die drei Opfer auf der Erde, jeder von ihnen ein Haufen Fleisch, zerfetzt und vermischt mit blutigen Kleidungsstücken – drei Haufen, die noch am Tage vorher lebendige Menschen waren. Bei diesem Appell sagte uns Epple: ›Dies habe ich euretwegen getan, denn wenn ich sie nicht erwischt hätte, so hätte ich jeden zehnten von euch umgebracht.‹«[86]

Viele Ingenieure hingegen wollten sich aus derartigen Grausamkeiten heraushalten und nur ihre Arbeit machen. Eliyahu Yones zitiert sogar Zeug*innen, die sie als freundlich charakterisieren.[87] Jedoch – Widerstand war das noch lange nicht. In Friedens- wie

84 Im Januar 1945 halfen 150 OT-Männer der SS beim Todesmarsch vom KZ Stutthof nach Ostpreußen, bei dem 6800 von 7000 Häftlingen starben oder erschossen wurden. Vgl. Gogl, S. 169.

85 Sandkühler, a.a.O., S. 145, in: Hasbron-Blume, Infoheft.

86 Bericht eines Überlebenden im Gerichtsverfahren, zitiert in: Elivahu Yones, Straße nach Lemberg, Zwangsarbeit und Widerstand in Ostgalizien 1941 – 1944, Fischerverlag, Frankfurt 1999, S. 75.

87 »Die Arbeiter der Firma aus Westfalen, die die Brücken bauten, waren ganz andere Menschen. Wahrscheinlich waren sie gelernte Bauarbeiter und einige sogar Techniker und Ingenieure. Obwohl sie die Uniform der Organisation Todt trugen, behandelten sie uns ganz anders. Wenn sie morgens die nötigen Arbeitskräfte bekamen, hörten wir sie nicht einmal schreien. Mit Ruhe, ja sogar mit Höflichkeit wählten sie die Arbeiter aus und teilten sie in Gruppen ein. Wir waren an so ein Benehmen überhaupt nicht gewöhnt. Jeder, der unter ihrer Leitung arbeitete, wusste, dass sie ihre Arbeit verstanden und nur an ihrer Ausführung interessiert waren.« Eliyahu Yones, S. 44, in: Hasbron-Blume.

in Kriegszeiten, hält der ehrbare Bürger Abstand von den Henkern.[88] Das illustriert eine Beschwerde der österreichischen Firma Dohrmann bei der SS-Lagerführung: Das Erschießen am Arbeitsplatz hätte die Leistungsfähigkeit der Verbleibenden vermindert. Ein kleiner Brief hatte Erfolg: Die Kranken und auf der Flucht gefassten wurden vor dem Erschießen künftig weggeführt, womit Dohrmann sich zufriedengab.[89] Von Briefen der Baufirmen, die das ständige Morden überhaupt ablehnen, ist nichts bekannt geworden.

Wenig Gerechtigkeit – keine Reue

Viele weitere Fälle werden nicht dokumentiert sein und kamen nicht vor Gericht zur Sprache. Die obigen Grausamkeiten sind wahrscheinlich die Spitze des Eisbergs. Daraus folgt, dass die OT an den Morden an Zivilist*innen, Kriegsgefangenen und überhaupt dem Holocaust beteiligt war. Die Behauptung, der Straßenbau sei unpolitisch und gar abgetrennt vom Holocaust gewesen, war nichts als Lüge. Man erzählte sie vor Gericht und man erzählte sie wohl den Kindern und Angehörigen, die es hören wollten. Auf den Internetseiten der Firmengeschichten wird sie bis heute erzählt.

In den Nürnberger Prozessen sollte es scheinbar nicht bewiesen werden, obwohl in Belgrad bereits harte Urteile gefällt, zeitgleich in den Landssvik-Prozessen in Norwegen vorbereitet wurden und der britische Geheimdienst resümierte, dass in der OT wahrscheinlich mehr altgediente Parteikader und alt gewordene SS-Männer untergekommen waren, als in regulären Formationen der NSDAP.[90] So kam die OT mit der Lüge der technischen, unpolitischen und sogar unbewaffneten Truppe davon.[91] Heute hat die Forschung das eindeutig widerlegt: Die Ingenieure und Baufirmen haben sich am Holocaust beteiligt.[92]

---

88 »Am 16.10.1941 trafen die SS-Leute in Lemberg ein, die als Lagerführer der Zwangsarbeitslager an der DG IV vorgesehen waren. Es handelte sich um eine ›Negativauslese‹: für den Fronteinsatz nicht geeignete, fanatische SS-Männer unterer Dienstgrade – meist aus dem Sonderdienst im Distrikt Lublin, der selbst von Generalgouverneur Frank als ›Mördertruppe‹ bezeichnet wurde. Katzmann schwor die SS-Leute darauf ein, die jüdischen Zwangsarbeiter hart anzufassen, weil die Juden der größte Feind und schuld am Krieg seien. Galizien sei Feindesland. Ob tausend oder zehntausend Juden pro Kilometer auf der Strecke blieben, sei völlig egal – wichtig sei nur die Instandsetzung der Straße.« Vgl. Hasbron-Blume.

89 Daghani, Arnold, Lasst mich Leben, Tel Aviv 1960, [The grave is in the cherry-orchard, 1946], S. 9. Die Baustelle war an der DG IV in Michailowka, vgl. Kainberg, S. 34.

90 »Supervisory assigiments in OT were generally reserved for Old Party Fighters, Party members with influential connections, and more recently for older SS members in rapidly increasing numbers. High officials especially, are, with few exceptions, members of the original staff or Nazi technicians which the Party formed as soon as it came into power, and which is represented at the present time by Hauptamt Technik of the NSDAP, headed by Fritz TODT until his death, and now headed by SFEER. The result is that while OT is administratively a Ministry agency and not a party formation, in proportion it harbours at least in its permanent administrative staff, possibly more ardent Nazis than a regular formation of the Party.« Britischer Geheimdienst, 1945, S. 1, online: https://cgsc.contentdm.oclc.org/digital/collection/p4013coll8/id/1467.

91 Über die Nachkriegskarrieren von OT'lern in der DDR liegt meines Wissens keine Studie vor. Es mag sie in einem verstaubten Archiv geben. Sie harrt dort auf ihre Entdeckerin.

92 Das Bild von der sauberen und unpolitischen OT wird im einzigen deutschsprachigen Werk propagiert von Seidler. Für eine kritische Auseinandersetzung siehe Simon Gogl 2020 und Rolf-Dieter

Gerechtigkeit gab es dennoch nicht. Die OT wurde zwar wie die IG-Farben aufgelöst, aber ihr Personal und die Baufirmen in der westalliierten Besatzungszone, in Österreich und BRD nie zu finanzieller Rechenschaft gezogen. Meines Wissens wurden die Ingenieure in der DDR ebenfalls nicht vor Gericht gestellt. Für die Ludwigsburger Prozesse in der BRD wurden 1500 Zeug*innen befragt und dennoch bis 1967 niemand verurteilt, wie der »Jewish Chronicle« beklagte.[93] Sogar der Hauptangeklagte Giesecke kam straffrei davon.[94] Die Überlebenden verloren den letzten Glauben an die westdeutsche Justiz. Eine zweite Reihe von Prozessen endete in den 70er Jahren abermals ohne Verurteilung.

Europas Baustellen-Rassismus

Baustellen sind heute, ob in Dubai oder Berlin, hierarchisch nach Nationalitäten gegliedert. Weiße, westeuropäische, Männer sind ganz oben und in der Tendenz osteuropäische oder asiatische, dunkelhäutige Männer, mit oder ohne gültige Papiere sind unten und ganz unten. In gewisser Weise ist das eine Fortsetzung des Systems der rassistischen Hierarchisierung der OT.

Ab dem Beginn des Frankreichfeldzugs 1940 waren die »arischen Deutschen« in der Minderheit. Ab 1941 wurden Bürger*innen der Sowjetunion – im NS-Jargon »Untermenschen« – die meisten davon Kriegsgefangene, zur größten Gruppe und blieben es bis Kriegsende.

Müller 2001. Dort heißt es: »[. . .] it became more and more obvious that the OT were not just ›soldier-workers‹, but part of the Nazi system of terror and annihilation. Its members were committed in anti-partisan campaigns and supervised teams of Jewish slave-workers and Soviet POWs. They were technicians, slave-drivers, and in some cases murderers.« Rolf-DieterMüller, Todt Organization, in The Oxford Companion to World War II, ed. Ian Dear (Oxford: Oxford University Press, 2001), p. 870.

93 Jewish Chronicle am 7.4.1967, in: Bennett, S. 162.

94 Verurteilt wurde der SS-Mann Ernst Epple, der jedoch auch an anderen Stellen zum Mörder geworden war. Epple war zeitweise Kommandant eines Zwangsarbeitslagers der DG IV. Von den hauptsächlich an der DG IV beschäftigten wurde keiner verurteilt. Sogar Walther Giesecke, einer der Hauptverantwortlichen für die Durchgangsstraße IV wurde nach 10 Jahren 1964 in allen Punkten freigesprochen. Der Überlebende und Zeuge Arnolt Daghani gab daraufhin die Hoffnung auf und stellte die Zusammenarbeit mit den deutschen Staatsanwaltschaften ein. Ihm zufolge war der Prozess in der BRD »merely a farce, a menaningless gesture.« Vgl. Bennett, S. 159 und 162.

*Abb. 74: Das Propagandaplakat behauptet, Deutschland würde im Sinne aller Westeuropäer*innen gegen den Kommunismus in Osteuropa Krieg führen. Tatsächlich rekrutierte die Waffen-SS viele Männer aus als »arisch« eingestuften Ländern als Freiwillige im Krieg gegen die Sowjetunion; Foto: Drittes Reich/Bundesarchiv.*



Wie in der gesamten Wirtschaft wurden die Zwangsarbeiter*innen entsprechend der zugeteilten Wertigkeit ihrer Nationalität, »Rasse« oder Religion behandelt. So wurden muslimische »Turkvölker« der UdSSR besser behandelt als nicht-jüdische Russen, jedoch schlechter als nicht-jüdische Franzosen. Auf derselben Baustelle in Österreich konnte ein Slowake einen freien Arbeitsvertrag erhalten, und ein Pole zur kostenlosen Arbeit gepresst und eine österreichische Jüdin zu Tode geschunden werden, während ein österreichischer »arischer« Chef das Spitzengehalt für die Kopfarbeit am Schreibtisch erhielt.[95] Selbst inmitten des scheinbaren Chaos der Ostfront wurde beständig klassifiziert und unterschiedlich behandelt. Davon hing viel ab, die Überlebenschance

95 Vgl. Rafetseder.

für einen Franzosen war sehr hoch, die einer*s Slawen*Slawin niedrig und die einer*s Jüdin*Juden fast Null. Und so hat Hitler einmal nicht gelogen, als er sagte, »dann können wir wirklich sagen, es ist heute bereits ein Kreuzzugs Europas [...] es ist wirklich Europa, das sich hier zusammengefunden hat.« Dieser europäische Nazi-Faschismus war mit Organisationen wie der Waffen-SS und OT europäisch, international, mehrsprachig und multi-ethnisch, nur eben nicht auf der Grundlage von Gleichberechtigung und Menschenrecht, sondern als Kreuzzug für die Ungleichwertigkeit des Menschen und gegen den Versuch des Kommunismus in der Sowjetunion.[96] Den wenigen Tausend Ingenieuren und Verwaltungsleuten konnte die Kontrolle von 1,5 Millionen nur gelingen, weil das vielfach abgestufte System der rassistischen Ungleichbehandlung diese spaltete und gegeneinander ausspielte. Die OT konnte sich den schon vorhandenen Rassismus und Nationalismus Europas zunutze machen. So war sie ein europäisches Unternehmen unter deutscher Leitung und erinnert an die dunkle Seite Europas, seinen Rassismus. Die heute so beliebte Annahme, etwas sei schon deshalb friedlich, egalitär und liberal, wenn es nur das Attribut »europäisch« hätte, ist falsch. Die OT war Teil des europäischen, internationalen Nazi-Faschismus, vereint in Rassismus, Antisemitismus und Anti-Kommunismus.

Erfolg und Scheitern der OT

Ohne »Atlantikwall« hätte die Invasion im Westen früher kommen können. Ohne das gründliche Zerstören aller Brücken und Schienen im Osten in der »Aktion verbrannte Erde« hätte die Rote Armee Auschwitz und Berlin schneller erreicht. Ohne den »Westwall« hätte die US Army schneller nach Osten vorrücken können, hätte Berlin wohl zuerst erreicht und der Krieg wäre früher aus gewesen. So hat die OT entscheidenden Einfluss auf den Kriegsverlauf und noch die heutige Weltordnung genommen – nur ganz anders als gewollt.

In ihrer Selbstwahrnehmung geben sich die OT-Leute selbstbewusst, von den Verbrechen unbelastet, aber von den Siegen Deutschlands mit Ruhm bestrahlt.[97] Jedoch gehört zu einer Bilanzierung auch ihr Versagen im Winter 1941/42. Großdeutschlands einzige Chance auf einen Endsieg war ein schneller Einmarsch in Moskau, bevor sich die Sowjetunion reorganisieren konnte, der Winter alles zum Erliegen brachte und US-amerikanische Hilfslieferungen eintrafen.[98] Ein, wenn nicht der wichtigste Faktor aus deutscher Sicht war das Stocken des Nachschubs auf den Schienen und Straßen. In dem Punkt stimmen alte Patrioten, Wehrmachts-Wochenschau, und neue Nazis mit ihren endlosen Youtube-Dokus überein: Nicht der deutsche Soldat war zu langsam, Winter und Schlamm waren zu schnell.

Erstaunlicherweise hatten es OT und Reichsbahn versäumt, sich auf das abweichende Spurmaß der Sowjetunion gründlich vorzubereiten. Dieses war und ist 8,9 Zentimeter breiter als im restlichen Europa, sodass die Züge nicht einfach durchfahren kön-

96 Hitler, Rede zur Eröffnung des Winterhilfswerks am 30.9.42.

97 Vgl. dazu unter anderem Seidler.

98 Die USA schickten ab 1942 große Mengen an Kriegsgütern über den Hafen Achangelsk und später auch über das britische Persien per Luftbrücke und kaspisches Meer nach Stalingrad.

nen.[99] Die Lösung war und ist: Umladen auf einen zweiten Zug oder aufwändiges Austauschen der Achsen. Während General Schukows sibirische Armee die 5000 km vom Pazifik bis Moskau in wenigen Tagen rollte, gelang es der Reichsbahn kaum in derselben Zeit, die 500 km russischen Spurmaßes bis kurz vor Moskau zu überbrücken. Über eigene Waggons verfügte sie kaum, weil die Rote Armee die ihren vor dem Rückzug zerstören konnte. Selbst wenn nicht – es hätten hunderte Umladestation in wenigen Wochen errichtet werden müssen. Eine Aufgabe, auf die weder Reichsbahn noch OT vorbereitet waren.[100] Eine Verlagerung auf die Straße war entgegen Todts Propaganda-Getöse von der Reichsautobahn als Aufmarschstraße für 300.000 Soldaten nicht möglich, es fehlte alles dazu: LKW, Benzin und Straßen. Seine Autobahnen reichten noch nicht einmal bis ins besetzte Polen und waren völlig nutzlos. Trotz einer Konferenz im Frühjahr 1941 blieb die Kompetenz für den Straßenbau zwischen OT und SS zersplittert. Für die SS ging der Massenmord vor und der Straßenbau kam auch deshalb später kaum voran.[101] OT, Wehrmacht und Reichsbahn ihrerseits hatten den Aufwand scheinbar völlig unterschätzt. Die deutsche Propaganda schob es dann bekanntlich auf »General Schlamm« und »General Frost« und noch im Alter tat es vielen deutschen Wehrmachts-Männern leid, dass sie versagt hatten. Vom Generalplan Ost hingegen kein Wort. Am 5. Dezember, ohne ausreichend Nachschub auf Straße oder Schiene, wie oft beklagt mit Sommerkleidung bei Minus 10 – 20 Grad, geschah, was die deutsche und weite Teile der westlichen Öffentlichkeit für unmöglich gehalten hatten: Die Rote Armee ging im rus-

99 Der OT jedoch gelang es erst in der ersten Jahreshälfte 1942 die Spurbreite auf den Hauptstrecken des Aufmarsches auf das schmalere Maß umzustellen. Einerseits eine beachtliche Leistung auf Tausenden von Kilometern Strecke, andererseits dennoch zu spät.

100 Allein in der Vorbereitung des Überfalls fuhren um die 220 Züge täglich von Danzig, Warschau und Krakau nach Osten. Vgl. Guttermann, S. 7. Wer heute einmal mit dem Zug nach Kiew oder Moskau fährt, erlebt im Nachtzug das aufwendige Prozedere des Umspurens: Der Zug fährt in eine spezielle Umspurstation, die Waggons werden aufgebockt, und alle Achsen entweder getauscht oder verlängert bzw. verschmälert, falls sie extra dafür gebaut worden sind. Das Ganze dauert ungefähr zwei Stunden für einen Personenzug.

101 Ab Mai 1914 wurde als Teil des »Einsatz Jakob« über zukünftige Bau- und Straßenbauarbeiten im Osten beraten. Dennoch kam es zur »wilden« Nutzung von Zwangsarbeit und der Massenmord überwog im Herbst, als aus militärischer Sicht schon dringender Bedarf herrschte. Statt Kriegsgefangenen wurden von der SS Juden und Jüdinnen eingezogen. Das Ganze war eher eine Fortsetzung der Vernichtungspolitik seit 1939, als ein effizienter Versuch des Straßenbaus. »Bis Mitte Oktober waren an der Teilstrecke Przemysl bis Tarnopol sechs jüdische Zwangsarbeitslager eingerichtet, die nicht der Zivilverwaltung, sondern dem Stab der SS direkt unterstanden […] Sie befanden sich in der Nähe der Trasse und von Steinbrüchen, in denen Straßenmaterial gebrochen wurde.« Wolf, S. 2.

sischen Winter in die Offensive und schlug die »Heeresgruppe Mitte« weit zurück.[102, 103] Moskau war gerettet. Die einzige Chance eines Blitzkriegs der deutschen Barbarei war gebannt. Frankreich war überrumpelt worden in vier Wochen, Polen, Norwegen und Jugoslawien ebenfalls, nicht jedoch die Sowjetunion.

Die OT hatte die »Operation Jakob«, wie der Überfall auf die Sowjetunion hieß, denkbar schlecht vorbereitet. Erst nach einem halben Jahr, in der ersten Jahreshälfte 1942, begann die Operation »Ostbahn 42«, in der 20.000 Ingenieure Schienen deutscher Spurbreite nach Osten verlängerten und mit großem Aufwand Straßen und Brücken wieder aufbauten.[104] Erst im Februar 1942 übernahm die SS den stockenden Straßenbau, ordnete sich die OT unter und begann den Massenmord langsam hinter den Bedarf an Zwangsarbeit zurückzustellen. Die mangelhafte Vorbereitung aus Selbstüberschätzung hat die Welt vor einem Sieg des Nazi-Faschismus gerettet.

Bella Guttermann:

> The eruption of joy that followed the swift and easy victory, the sight of the retreating Soviet soldiers, and the conquest of vast territories led to a sense of euphoria. However, the German tanks that rumbled almost unimpeded across that vastness marked a menace that no one had yet noticed--the bad roads. The Wehrmacht commanders quickly realized how urgent it was to revitalize the Soviet railroad system, as logistical difficulties–in food and ammunition, auxiliary services, maintenance of motor vehicles, and so on– caused momentum to flag after the initial military successes. […] After storming through those vast areas (of central Ukraine), the Germans discovered that their intelligence agencies had provided grossly inaccurate information on the state of the Russian railroads: none of the estimations about the haulage of supplies over the Russian railroad system was realisitic.[105]

Viel zu spät konnte Albert Speer Hitler am 13. Dezember zu einer Art Zustimmung zur Entsendung von 30.000 Ingenieuren nach Osten bewegen. Erst am 27.12. und nochmals am 4.1. wurden daraus förmliche Befehle.[106] Doch es war zu spät, nicht einmal genü-

---

102 Der Chef der Aufklärung fremde Heere Ost, Reinhard Gehlen, behauptete vor und selbst noch während der schon laufenden Offensive der sibirischen Armee, als die ersten Linien der Deutschen überrannt wurden, es gebe keine Offensive. In gewisser Weise gebührt Gehlen Dank für diese grobe Fehleinschätzung. Nach dem Krieg baute er trotz seines hohen Amtes im NS den ersten westdeutschen Geheimdienst, die Organisation Gehlen auf, aus dem zusammen mit der »Kampfgruppe gegen Unmenschlichkeit« die weiteren Geheimdienste der BRD hervorgingen. Die Mehrzahl des Personals stammte aus SS, Gestapo, RSHA und Aufklärung, selbst noch Ende der 60er Jahre. Vgl. Neiman, Susan.

103 Die große Gegenoffensive General Schukows begann, während Japan wie vom Komintern-Spion Richard Sorge aus Tokio gefunkt, die USA und nicht die UdSSR angriff. Erst nach diesem Funkspruch hat Stalin die Verlegung Schukows Armee nach Westen erlaubt.

104 Unter dem Decknamen Operation Jacob stellte die OT 20 mobile »Einsatzkommandos« bereit, die mit 20.000 Mann und 2000 Fahrzeugen der Wehrmacht ab Juli '42 auf den Fuß folgten und Brücken, Straßen und Schienen reparierten, die die rote Armee gesprengt hatte. Vgl. Guttermann.

105 Clark, Operation Barbarossa, S. 52, in: Guttermann, S. 4.

106 Dass selbst damit der Ernst der Lage verkannt wurde, zeigt sich am nicht-Verschicken des verbleibenden Kontingents von 35.000 Ingenieuren, über die Speer verfügte. Speer, Inside the Third Reich, S. 184-185, in: Gutterman, S. 8.

gend Zwangsarbeiter*innen waren verfügbar, weil die Wehrmacht bis Februar (gemäß zuvor gefasster Pläne) 2,8 von 3,9 Millionen Kriegsgefangenen durch Erschießungskommandos, Verhungern-und-Erfrieren-Lassen ermordet hatte. Die noch Lebenden waren kaum arbeitsfähig – ein weiterer Grund, warum Jüdinnen*Juden zum Straßenbau eingezogen wurden.

Schon ab Herbst 1941 hatte Knappheit an Arbeitskräften die Industrie im Altreich empfindlich gestört. So musste die OT mit der Industrie um die verbleibende 1,1 Millionen »bolschewistischer Gefangener« konkurrieren. Wie groß die Knappheit war, zeigt das Sinken der Kohleproduktion was die Versorgung der rheinischen Industrien mit Elektrizität in Gefahr brachte.[107, 108] Soviel bedurfte es, um die Vernichtungspläne zeitweise zurückzustellen! Es kam dennoch zu einem Neben- und Gegeneinander von Vernichtung und Zwangsarbeit. Im Dezember wurden Zwangsarbeiter vom Umbau Münchens und von der Organisation Schmelt aus Polen zum Eisenbahnbau an die Ostfront verschickt, und Kriegsgefangene von der Ostfront in die Bergwerke von RWE im Ruhrgebiet.[109] Die Gründe für das Wirrwarr lagen in den widersprüchlichen Zielen und Erwartungen der Institutionen des Dritten Reichs. Der Wille zur Vernichtung der »Untermenschen« stand ihrer Ausbeutung als Zwangsarbeiter*innen entgegen, der Glaube an den Blitzkriegssieg im Osten widersprach einer realistischeren Planung auf ein oder zwei Jahre.[110] Daraus folgte nicht nur das nicht-Mitführen von Winterkleidung, sondern auch der Massenmord an zwei Millionen Kriegsgefangenen und einer halben Millionen Jüdinnen*Juden schon in den ersten Monaten. Daraus folgte ebenfalls das zögerliche

107 Streit, S. 196f.

108 Die Bezeichnung »bolschewistische Gefangene« stammt von Göring, der im September 1941 nochmals explizit erklärte, sie verhungern lassen zu wollen. Vgl. Erhard, S. 152.

109 Vgl. Guttermann und zu Zwangsarbeit im Kohlebergbau u.a. von RWE vgl.: Streit, Christian, S. 196f. Dort heißt es: »Am 17. Oktober [als die Heeresgruppe Mitte noch weit vor Moskau stand, und die Industrie schon großen Bedarf an Kriegsgefangenen angemeldet hatte, die Kohleproduktion sank, aber trotz wachsendem Bedarf ließen OKH und OKW schon um die 6000 sowjetischen Kriegsgefangenen täglich umkommen] unterhielt sich Hitler mit an der Abendtafel mit Rüstungsminister Todt und dem thüringischen Gauleiter Sauckel über die Neugestaltung der eroberten sowjetischen Gebiete: ›Der Führer schilderte […] noch einmal in großen Zügen, wie er sich die Entwicklung in den neuen Ostgebieten denke. Das wichtigste wären die Straßen. Er sagte Dr. Todt, dass er sein ursprünglich geplantes Projekt erheblich erweitern müsse. Dazu ständen ihm für die nächsten 20 Jahre die 3 Millionen Gefangenen zur Verfügung. Die großen Straßen, der Führer sprach heute nicht nur von der zur Krim, sondern auch von einer nach dem Kaukasus und von 2 oder 3 durch weiter nördlich gelegene Gebiete, müssten durch landschaftlich schöner gelegene Teile gelegt werden. An den großen Flussübergängen müssten deutsche Städte entstehen, die Zentren für Wehrmacht, Polizei, Verwaltung und Partei. Längs der Straße würden sich deutsche Bauernhöfe ziehen, und die eintönige asiatische anmutende Steppe würde bald einen ganz anderen Anblick bieten. In 10 Jahren werden dort 4, in 20 Jahren mindestens 10 Millionen Deutsche siedeln.‹« (Aufzeichnungen Koeppens).

110 Noch im Protokoll der Wannseekonferenz findet sich eine Art Rechtfertigung, dass nicht sofort alle Jüdinnen*Juden in Vernichtungslager »evakuiert« werden könnten, da sie sonst in den Rüstungsbetrieben fehlten. »Bezüglich der Frage der Auswirkung der Judenevakuierung auf das Wirtschaftsleben erklärte Staatssekretär Neumann, dass die in kriegswichtigen Betrieben im Arbeitseinsatz stehenden Juden, derzeit, solange kein Ersatz zur Verfügung steht, nicht evakuiert werden könnten.« Ebd., S. 14.

Ausbessern der zerstörten Schienen und Straßen, weil nach dem erwarteten schnellen Sieg nichts anderes als zerstörte Verkehrswege für die Kolonie im Osten vorgesehen waren.

Folglich benötigte die Ideologie von der deutschen Überlegenheit einen Sündenbock für ihr kollektives Versagen. Zum Jahrestag des Überfalls am 22. Juni 1942 schimpfte Albert Speer: »Die Reichsbahn hat keinen Grund sich ihrer Leistungen zu rühmen.«[111, 112] Hitler griff den Topos ein Vierteljahr später auf und hielt ein staatsmännische Rede über das Stocken der Offensive »seit 8 Tagen« vor Stalingrad, woran einzig und allein die schlechten Straßen der Sowjetunion Schuld wären und dankbar müssten die »jüdisch-bolschewistischen« »Sumpfmenschen« den Deutschen obendrein sein, dass sie ihnen nun gute Straßen bauen würden.[113]

Doch auch Hitler und Todt hätten keinen Grund zur Zufriedenheit haben sollen. Gegen lange Bedenken stimmte Hitler Himmlers Plan zum Bau der Durchgangsstraße IV erst im Februar 1942 zu, unter der Einschränkung einer Haltbarkeit von nur zwei bis drei Jahren (und, wie so oft, ein ohnehin bereits begonnenes Projekt nachträglich legitimierend). Himmlers SS- und Polizeiführer in der Ukraine war scheinbar die einzige Macht, die verbliebene Zwangsarbeiter*innen, Jüdinnen*Juden entlang der Strecke, vor der sofortigen Ermordung durch Wehrmacht und eben seine SS selbst, bewahren konnte.[114] In manchen Fällen gelang dies nicht einmal bei ausdrücklichen Befehlen von

111 Seidel, S. 99, in: Guttermann, S. 36.

112 Trotz aller Probleme mit der Eisenbahn und dem stockenden Nachschub an die Front, erließ die Reichsbahn erst am 6. Dezember eine allgemeine Urlaubssperre. Der sechste war der Tag an dem die große Gegenoffensive der roten Armee vor Moskau bekannt wurde.

113 »Natürlich die Organisation dieses riesigen Raums den wir nun besetzten. […] diesen Riesenraum […] zur Sicherung unserer Rohstoffe, sondern zur Erhaltung ganz Europas sicher zu stellen. Zu diesem Zweck musste zunächst der Verkehr in Ordnung gebracht werden, es sind zehntausende und zehntausende Kilometer Eisenbahnlinien, die wir nun wieder instandsetzen beziehungsweise wir instand gesetzt haben, dank dem Fleiß und der Hingabe vieler zehntausender deutscher Soldaten, der Organisation Todt (Todt fast unverständlich) und anderer Organisationen. […] dieses riesige Verkehrsnetz, das heute schon wieder größtenteils auf deutscher Spur läuft war vollständig zerstört […] Es sind nicht hunderte es sind tausende Brücken, die instandgesetzt werden mussten. Das alles ist in wenigen Monaten nun geschehen, beziehungsweise wird in wenigen Monaten zum Abschluss gebracht sein. – Applaus – […] und ich sage das auch deshalb, weil es auch bei uns so einen alten reaktionären Spießer geben kann, […] ja was ist denn, da stehen die da vorn nun seit acht Tagen. Da sage ich, ja mein lieber Spießer, du müsstest einmal vor gehen und den Verkehr in Ordnung bringen. […] Dass deutsche Volk […] dass es genau weiß, dass ohne Grund nie gehalten wird. Wir bringen diesen Verkehr aber nicht nur dadurch in Ordnung, sondern wir müssen Straßen bauen, denn das gesegnete Land der Proletarier und der Bauern hat leider keine Straßen oder nur Fragmente von Straßen. Das muss auch gebaut werden. Die ersten wirklich gewaltigen Straßen, die werden durch unsere Organisationen dort erstellt. In manchen Gebieten müssen Wege angelegt werden durch Sümpfe. Wenn man nun sagt, der Russe geht doch auch durch, ja das ist eben eine Art Sumpfmensch, das müssen wir zugeben. Er ist eben kein Europäer. […] das ist ein für diesen Morast geborenes Volk. […].« Hitler, 30. September 1942, Rede zur Eröffnung des Kriegswinterhilfswerks, https://archive.org/details/19420930AdolfHitlerRedeZurEroeffnungDesKriegswinterhilfswerks17m17s.

114 Herbert, S. 174.

ganz oben.[115] Vieles spricht dafür, dass Himmler (im Gegensatz zum noch fanatischeren SS-Heydrich) die Strategie des Aufschubs, das heißt der Vernichtung nach vorheriger Zwangsarbeit, ab der Wannseekonferenz ernst nahm und zuallererst an »seiner«, der »Straße der SS« anwandte.[116]

Zusätzlich mussten ab 1942 zehntausende Jüdinnen*Juden aus Rumänien und Transnistrien zum Straßenbau in die Ukraine verschifft werden – teils freiwillig mit Lügen von guten Arbeitsbedingungen angelockt –, weil die lokale jüdische Bevölkerung bereits restlos »verbraucht« war.[117] Zeitgleich wurden Jüdinnen*Juden ab 1942 aus Westeuropa nach Osten geschickt, um dort von den Einsatzgruppen auch ohne vorherige Zwangsarbeit ermordet zu werden. Für den Heydrich-Flügel der SS und die Anhänger der Beschleunigung der Vernichtung war der Straßenbau im Osten laut Erhard nur eine »Maskerade«.[118] Sie spielten das Spiel nach außen mit, dachten aber nie im Ernst daran, sich im Mordhandwerk einzuschränken, auch nicht für eine Straße für Himmler oder die Wehrmacht – ein krasser Widerspruch zwischen Vernichtungsantisemitismus und der Rationalität des Eroberungskriegs. Bei aller sonstigen Planung und rationalen Ausbeutung der 20 Millionen Zwangs- und Sklavenarbeiter*innen zeigt sich hieran der zutiefst irrationale, wahnhafte Charakter des Antisemitismus bis in die obersten Ebenen der Hierarchie. Und es lässt sich daran auch eine Entlastungslüge des Nachkriegsdeutschlands entlarven. Es war nicht die drohende Niederlage und das Zurückweichen müssen vor »den Russen«, dass die Deutschen bis zum Massenmord radikalisierte. Im Augenblick des größten Triumphs und der größten Freiheit, in dem so mancher Sieger in der Geschichte die eigene Großmütigkeit entdeckt hätte, mordeten die Deutschen am schnellsten und rücksichtslosesten (0,4 Millionen Jüdinnen*Juden und über zwei Millionen Kriegsgefangene allein 1941). Erst die immer stärkere drohende Niederlage und Knappheit an Arbeitskräften, weil mehr deutsche Arbeiter in Feldgrau an die Front mussten, *zwang* dieses Deutschland, den Massenmord etwas zu verlangsamen.

Die Organisation Schmelt (OS)

In den Steinbrüchen in der Nähe der Autobahnen experimentierte die SS ab 1939 mit den Möglichkeiten, möglichst viele Jüdinnen*Juden an den grausamen Arbeitsbedingungen sterben zu lassen. Erhard meint, dass eine SS-eigene Baustoffindustrie nur als Nebenprodukt entstand.[119] So wäre noch der Straßenbau im besetzten Polen 1940 im »Otto-Programm« in der eineinhalb jährigen Friedensphase 1940 – 1941 und in der westlichen Sowjetunion anfangs eine Fortsetzung der Vernichtung: Die Jüdinnen*Juden sollten irgendeine erniedrigende harte Arbeit verrichten müssen, egal welche.[120]

115 So wurden 80 – 90 % der Jüdinnen*Juden in den KZ gegen den Wunsch des WVHA vom 30.4.1942 sofort ermordet. Vgl. Herbert, S. 172.

116 Vgl. Herbert, S. 171.

117 Angrick, S. 90f.

118 Das trifft auch auf Frank im Generalgouvernement Polen zu. Vgl. Erhard, S. 170.

119 Erhard, S. 154.

120 Erhard, S. 158.

Die Wehrmacht 1941 plante ebenfalls vor dem Überfall auf die Sowjetunion mit jüdischer Zwangsarbeit im Straßenbau.[121] Entweder wollte sie sich damit am Holocaust beteiligten, oder sie wollte tatsächlich Straßen bauen und verkannte die Intention der SS, oder sie wollte in Konkurrenz zur SS treten, weil sie deren Intention verstand.

In jedem Fall war der rassistische Vernichtungskrieg gegen den »jüdischen Bolschewismus« und die slawische Bevölkerung von langer Hand geplant.[122, 123, 124] Der Tod durch Aushungern oder Ermorden der Bevölkerung wurde von Wehrmacht und »Amt Rosenberg« ebenso geplant wie von der SS und RSHA.[125] Hitler war sehr zufrieden mit dem »Teufelswerk« seines »Königs von Galizien« Hans Frank, doch die konkreten Planungen und Befehle für den Völkermord stammten von Wehrmacht und SS, nicht

121 Sandkühler S. 142.

122 Das verbrecherische Handeln von Wehrmacht, SD und SS ging weit über die Grausamkeiten des Krieges hinaus. Die deutschen Feldzüge in Westeuropa, gegen Frankreich, Norwegen, Dänemark waren als solche grausam, aber sie waren nicht begleitet vom systematischen Ermorden der besiegten Soldat*innen und Zivilist*innen. So grausam wie in Galizien, Belarus und der Ukraine wüteten die Deutschen nur in Serbien und Polen, zwei weiteren Länder mit zu »Untermenschen« erklärten Bevölkerungen. So töteten die Deutschen in Polen 2,7 Millionen jüdische, aber auch 3,3 Millionen nicht-jüdische Zivilist*innen. Vgl. Sandkühler, S. 39.

123 Christian Streit spricht von den Barbarossabefehlen, von denen der Kommissarbefehl nur einer gewesen ist.

124 Der Massenmord wurde bereits im Frühjahr 1941 zwischen SD und OKW vorbereitet, noch nicht so detailliert wie der Holocaust in Auschwitz, aber durchaus im Zusammenspiel vieler Verwaltungsstellen der Wehrmacht und mit deutlicher Absicht. Bekannt ist heute vor allem der so genannte Kommissarbefehl, wonach jeder sowjetische Offizier vom Rang des »Polit Kommissars« unter den Gefangenen sofort zu erschießen war. Das alleine war schon verbrecherisch, doch die Befehle gingen noch deutlich weiter. Es sollten alle Juden, »Hetzer« und »politisch Unerwünschten« unter den Gefangenen sofort erschossen werden. Wie wir wissen, kam es zum Holocaust und die Wehrmacht stellte sich zu keinem Zeitpunkt effektiv in den Weg. Dass sie, selbst wenn sie nur den »ritterlichen Kampf« gegen den »Bolschewismus« geführt, ohne SD, ohne SS und ohne Holocaust dennoch zum langfristigen Ziel des rassistischen Massenmords beitrug, konnten viele wissen. Wer sich ein wenig mit dem Rassismus und der Ostpolitik der Nazis auskannte, wusste, dass die Menschen im »Osten« (natürlich immer von Deutschland aus gesehen) störten. Jede*r wusste, dass sie versklavt werden sollten unter deutschen »Herrenmenschen«. Und jeder der Millionen Wehrmachtssoldaten im Osten konnte sehen, sofern er nicht sowieso selbst mittat, dass dieser Rassismus vor Massenmorden nicht zurückschreckte.

125 Neben anderen siehe z.B. Adam Tooze, The wages of destruction: The making and breaking of the Nazi Economy, London: Penguin, 2007. Herbert, Ulrich, Labour and extermination: economic interests and the primacy of Weltanschauung in national socialism, Oxford University Press 1993.

von ihm.[126, 127, 128, 129] Die Fixierung auf Hitler als Alleinschuldigem ist ein Produkt der Entlastungserzählung vor dem Nürnberger Tribunal mit Fortsetzung in beiden deutschen Nachkriegsrepubliken, jedoch wesentlich mehr in der BRD als in der DDR.[130] Erst mit diesem Wissen um die Heterogenität und von vielen Institutionen getragene Entscheidung zum Massenmord, wird ihre windungsreiche und oft widersprüchliche Ausführung verständlich. So erreicht das Morden in der besetzten Sowjetunion ein so hohes Tempo, dass manche Historiker errechneten, die Deutschen hätten in den ersten Monaten mehr unbewaffnete als bewaffnete Soldaten getötet.[131] Dieser »Holocaust by Bullets« ging dem »Holocaust by Gas« voraus.[132] Je weiter im Osten Europas,

---

126 Sandkühler kommt zu dem Schluss, dass die Politik des Massenmordes schon im Polenfeldzug und danach im besetzten Polen von Verwaltung und Sonderkommandos entwickelt und dann in nochmals enthemmterer Form in der Sowjetunion angewandt wurde. Hitlers Mann für den Massenmord Hans Frank bezeichnete sein Generalgouvernement Polen wiederholt selbst als »Laboratorium für koloniale Verwaltungsstudien«, In: Sandkühler, S. 29 und 35. Und auf grausame Weise war das zutreffend, denn Polen war die Generalprobe für den dann endgültig ungebremsten Massenmord in der besetzten Sowjetunion: »Die allgemeine Bedeutung des Distrikts liegt einerseits darin, dass seine Entstehung und Konsolidierung mit der Ingangsetzung der ›Endlösung‹ zusammenfällt, andererseits die im GV bis dahin entwickelte Judenpolitik in spezifischer Weise auf das neue Gebiet übertragen wurde.« In: Sandkühler, S. 10.

127 Der Kommissarbefehl vom 8. September war einer einer ganzen Reihe ähnlicher Befehle, die SD, RSHA und OKW/OKH schon herausgegeben hatten. Schon vorher, mit »dem Abkommen zwischen dem OKW und Heydrich vom 17. Juli 1941 wurde in einem Teilbereich die Ermordung aller Juden ins Werk gesetzt. Die Holocaustforschung ist sich heute einig, daß zumindest für diesen Zeitpunkt von einem Befehl Hitlers zur Ermordung aller Juden keine Rede sein kann.« Vgl. Christian Streit, Oberkommando der Wehrmacht, Anordnungen für die Behandlung sowjetischer Kriegsgefangener in allen Kriegsgefangenenlagern, 8. September 1941, BSB München 2001. online: http://1000dok.digitale-sammlungen.de/dok_0090_gef.pdf.

128 »In einem Befehl Reineckes vom 17. Juli 1941 – der nur teilweise in Reinhard Heydrichs Einsatzbefehl Nr. 8 vom gleichen Datum erhalten ist – hieß es, die Wehrmacht müsse sich umgehend von allen ›politisch unerwünschten Elementen‹ befreien. Dazu gehörten nach Heydrichs Befehl u.a. kommunistische Funktionäre aller Art und ›alle Juden‹; sie sollten von Einsatzkommandos des SD ›ausgesondert und erschossen‹ werden.« Ebd.

129 Daraus folgt, dass die deutsche Wehrmacht und ihre 18 Millionen Angehörigen eine treibende Kraft im Holocaust waren. Die Planung dazu kam von der Spitze, von konservativen, preußischen Militärs. Sie machten die Wehrmacht zu dem, als das sie in der BRD lange nicht gelten sollte: zu einer verbrecherischen Organisation. Es gab jedoch anfangs durchaus heftigen Widerspruch. Canaris von der Abwehr und von Moltke protestierten – immerhin! Doch Keitel vom OKW ließ nichts gelten: »Die Bedenken entsprechen den soldatischen Auffassungen vom ritterlichen Krieg! Hier handelt es sich um die Vernichtung einer Weltanschauung! Deswegen billige ich die Maßnahmen u.[nd] decke sie.« Ebd.

130 Jedoch mit einem Übergewicht des »Hitlerismus« in der BRD. Denn die DDR hatte als zusätzliche Entlastung, nicht ohne nachvollziehbare historische Gründe, die Wirtschaft und deren Finanzierung Hitlers Wahlkampf zur Verfügung, was in der BRD offensichtlich keine Möglichkeit war. Zum »Hitlerismus« siehe z.B. Hannes Heer, Hitler war's. Die Befreiung der Deutschen von ihrer Vergangenheit. Aufbau-Verlag, Berlin 2005.

131 Es waren einige dieser unglücklichen drei Millionen Kriegsgefangenen, die als erste in Auschwitz durch Zyklon B vergiftet wurden. Vgl. Christian Streit, Der Russe ist kein Kamerad.

132 Er wurde verantwortet und realisiert von sehr vielen Deutschen in verschiedenen Uniformen und ihren baltischen und ukrainischen Helfer*innen. Im Gegensatz dazu machte sich in Auschwitz nur

desto mehr wurden Jüdinnen*Juden mit Kugeln ermordet, je weiter im Westen, desto eher mit Gas. Erinnert wird bis heute fast nur der Holocaust by Gas. Das Morden mit Kugeln ging schon in den ersten Monaten des Überfalls zu schnell. Sogar Katzmann, höherer Polizei- und SS-Führer Galiziens, sah sich genötigt, bremsend einzuschreiten und abermals anzumahnen, das Erschießen zunächst auf »Arbeitsunfähige« zu beschränken, was gleichwohl weiterhin oft ignoriert wurde.[133, 134] So gab es 1941 schon den klaren Willen zum schnellstmöglichen Völkermord.[135, 136] Da Himmler im Namen von Teilen der Wehrmacht und größeren Teilen der Industrie bremsend einschreiten musste, kam es zu Experimenten, wie die Zwangsarbeit besser genutzt werden könnte vor dem Ermorden. Ein Ergebnis war das schnelle Wachstum einer zweiten Nachfolgegesellschaft der Reichsautobahnbaugesellschaft: die Organisation Schmelt.[137] Die OS unterstand Heinrich Himmlers RSHA/SS und operierte ab 1941 im verbleibenden Polen mit polnischen – darunter auch jüdischen – Zwangsarbeiter*innen.[138] Die Erlaubnis, profane jüdische Zwangsarbeit sogar zum geheiligten Autobahnbau zu nutzen, kam direkt von Himmler, z.B. an der Autobahn vier von Breslau nach Kattowitze, eine Vorstufe der Durchgangsstraße IV.[139]

---

eine winzige Zahl direkt schuldig. Es mag daran liegen, dass in Deutschland heute viel eher an Auschwitz als an den Holocaust by Bullets in der Ukraine und Galizien erinnert wird, wirft letzterer doch den Verdacht auf Millionen von Großvätern.

133 Der Generalquartiermeister des Heeres, »General Eduard Wagner [hat] am 24. Juli 1941 befohlen, politisch untragbare und verdächtige Elemente, Kommissare und Hetzer« in den Lagern zu erschießen, dabei aber einen Einsatz des SD untersagt. Jüdische Gefangene sollten zur Zwangsarbeit eingesetzt werden. Wagners Verbot wurde aber von vielen Lagerkommandanten und ihren Vorgesetzten ignoriert insofern, als dass der SD doch in den Lagern der Wehrmacht operierte und auch zur Zwangsarbeit vorgesehene Juden erschoss. Vgl. Streit und Sandkühler, S. 138, vgl. des Weiteren Knigge 2000, Kapitel 2.1.

134 Eliyahu Yones schilderte eine Selektion in arbeitsfähige und unfähige im Straßenbau: Er geriet am 12.11.1941 in Lemberg mitten in eine »Aktion«, die über mehrere Tage ging, voller Gräueltaten, Folterungen und Ermordungen. Überlebende wurden im Arbeitsamt des Judenrats gesammelt. Als ein Arzt in den überfüllten Saal kam und fragte: »Wer braucht ärztliche Hilfe?«, meldeten sich Hunderte, die in eine Liste eingetragen wurden. Sie wurden alle umgebracht. Yones in: Hasbron-Blume.

135 Streit resümiert seine Studie über die Verantwortung von Militär und RSHA: »Im Jahre 1941 brach die deutsche Führung die Brücken hinter sich ab.« Christian Streit S. 298.

136 In Buchenwald stieg die Todesquote im Jahr 1941 auf ihren bis dahin höchsten Wert von 36 %, da man scheinbar meinte, es gäbe nun genügend »Nachschub« und Rücksicht auf die damit wertlos gewordenen Arbeitssklaven wäre nicht mehr nötig. Erhard, S. 169.

137 Der förmliche Name war »Dienststelle des Sonderbeauftragten des RFSS und Chef« (Himmler) der Deutschen Polizei für fremdvölkischen Arbeitseinsatz in Oberschlesien.

138 Konieczny, »Organizacja Schmelt« S. 23, in: Guttermann, S. 13.

139 Wolf Gruner, »Juden bauen die ›Strassen des Führers,‹ Zwangsarbeit und Zwangsarbeitslager für nichtdeutsche Juden im Altreich 1940 bis 1943/44,« In: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft (1996), Heft 9, S. 807, In: Guttermann, Bella, Jews in the Service of Organisation Todt in the Occupied Soviet Territories, October 1941– March 1942, Translated from the Hebrew by Naftali Greenwood, Yad Vashem Studies, Vol. 29, 2001, S. 65-109.

Die OS ging wahrscheinlich hervor aus schon 1940 von der Reichsautobahngesellschaft (RAB) in Polen eingerichteten Zwangsarbeitslagern.[140, 141] Die Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen in Breslau vermietete nicht-jüdische und jüdische Zwangsarbeiter*innen an die Organisation Schmelt, die sie wiederum, nicht als Jüdinnen*Juden kenntlich und entgegen Todts Verbot, an OT, Reichsbahn aber auch zurück an die OBR (oberste Bauleitung der Reichsautobahn) zum Straßenbau vermietete.[142, 143] Im zweiten Halbjahr 1941 war die OS mit einer Millionen polnischer Zwangsarbeiter*innen sogar wesentlich größer als die OT![144] Davon waren 50.000 Jüdinnen*Juden, die anfangs sogar Urlaub und Post erhielten, und bis zu 30 Reichsmark im Monat.[145, 146] Gutterman gibt eine denkwürdige Episode aus dem Übergang dieser noch nicht tödlichen Zwangsarbeit in die tödliche Sklavenarbeit wieder:

300 Männer wurden von einem Judenlager an der Autobahnbaustelle bei Breslau nach Leningrad verlegt, um Schienen zu legen. Die Männer erhielten zuvor OT-Uniformen (obwohl die Initiative wahrscheinlich eher von der OS ausging) mit Hakenkreuzbinde, wurden gut ernährt und behandelt.[147] »They were repeatedly told, ›You're no longer Jews but a German labor unit,‹ although the official who said this, sensing that he was getting carried away, hurriedly corrected himself: ›You're Jews, but not like those Jews in the camps.‹ He even noted, ›Today you're getting supplies just like those of the Wehrmacht.‹«[148] Die Komödie ging noch einen Schritt weiter, und wurde zu einer absurden Performance mitten im Vernichtungskrieg: »At the end of the roll call, with the Germans' consent, Siegel ordered the prisoners to sing Hatikvah. This surreal occasion – a group of Jews festooned with swastikas, standing and singing

140 Ebd. S. 1.

141 1940 bauten Zwangsarbeiter*innen im Otto-Programm die Schienenwege und weitere Infrastruktur in Polen aus, um den Überfall 1941 vorzubereiten. Gruner, »Juden bauen die ›Strassen des Führers,‹« S. 800; Pottgieser, Die Deutsche Reichsbahn, S. 43, in: Guttermann, S. 6.

142 Guttermann, S. 10, S. 15.

143 »It is out of the question to assign Jews to Reichsautobahn construction sites. However, there is no objection to assigning labor forces indirectly related to roadbuilding in the Reich to related enterprises, such as stone and gravel quarries. In that fashion, they may free up German labor forces for the road work.« Fritz Todt, In: Gruner, Juden bauen die ›Strassen des Führers,‹« S. 789, In: Guttermann, S. 19.

144 1.008.000 aus dem »ehemaligen Polen« waren es zum 25. September 1941 laut Reichsarbeitsministerium. In: der Zeitschrift Der Arbeitseinsatz im deutschen Reich, November 1941, in: Knigge 2000, S. 91.

145 Andrea Rudorff, Arbeit und Vernichtung reconsidered: Die Lager der Organisation Schmelt für polnische Jüdinnen und Juden aus dem annektierten Teil Oberschlesiens, In: Sozial.Geschichte Online 7 (2012), S. 10-39.

146 Sie wurden bis 1943 verschont und wiederholt von Schmelt vor der Einlieferung nach Auschwitz zurückgehalten. Das war einerseits im Interesse des RSHA und insbesondere Himmlers, der die SS damit zum Wirtschaftsimperium ausbauen wollte. Und es war andererseits in gewisser Weise Sabotage an der Endlösung. Es ist nicht geklärt, wie es genau dazu kam, aber Schmelt wurde 1944 wegen Korruption verurteilt und abgesetzt, er kam seinen Richtern zuvor und nahm sich am Kriegsende das Leben. Hunderte Juden*Jüdinnen in seinen Arbeitslagern wurden von der roten Armee befreit und überlebten. Ebd.

147 Guttermann, S. 6.

148 Testimony of Avraham Hornung, YVA, 03/6441. In: Guttermann, S. 19.

the Jewish national anthem in the presence of saluting Wehrmacht soldiers – thrilled the men, but also filled them with dread.«[149] Die gute Behandlung und Komödie endete dort wo RAB/OT/OS ihre volle Befehlsgewalt an OKW/OKH und SS verloren, an der Front bei Leningrad. Unter Aufsicht der Wehrmacht, der das Baukommando unterstellt war, kamen die Zwangsarbeiter gesundheitlich schnell herunter, erfroren bei minus 36 Grad oder starben am Typhus.[150]

OT und OBR mussten Zwangsarbeiter*innen zunächst im Altreich und Polen finden, wo sie dem direkten Zugriff von SS und Wehrmacht entzogen waren.[151] Scheinbar hatte selbst Himmler seinen Untergebenen Katzmann und die SS in der Ukraine nicht völlig unter Kontrolle, andernfalls ist nicht ganz erklärbar, warum dort 400.000 Juden*Jüdinnen ermordet statt an Schmelt geliefert wurden. Möglich ist auch, dass die ganze OS auf die Initiative von OT, Wehrmacht und Reichsbahn zurückgeht und tatsächlich im Widerspruch zu anderen Staatsapparaten stand, wofür das Fehlen von Unterlagen, z.B. für die Kooperation von Reichsbahn, OT und OS im Eisenbahnbau im Osten, spricht.[152] Überhaupt ist erstaunlich, dass von einer Organisation mit bis zu einer Millionen Arbeiter*innen fast keine Unterlagen mehr erhalten sind. Die ganze Episode gibt Rätsel auf.

Irrational war die Abkehr von der OS Ende 1941 und die Eingliederung aller Bauunternehmen in die OT nach Todts Tod. Denn 200.000 gut ernährte »Schmeltjuden« hätten die Straßen und Schienen im Osten schneller und besser instand setzten können als die mühsam gefundenen verbliebenen 45.000 ukrainischen und rumänischen Jüdinnen*Juden im Frühjahr 1942.

Das Eingeständnis des Scheiterns des Blitzkriegs verbreitete sich unterschiedlich schnell in den Staatsapparaten und der Wirtschaft – daher die große Verwirrung, selbst heute noch bei Sichtung der Beweise. Verschiedene Institutionen verfolgten zu verschiedenen Zeitpunkten gegeneinander widersprüchliche Politiken mit »ihren« Gefangenen und Jüdinnen*Juden.[153] In Galizien gehörten sie Katzmann, in Polen Schmelt, in der Ukraine der Polizei und SS, und die Kriegsgefangenen waren »Eigentum« der Wehrmacht. Bis auf Schmelt waren alle zunächst unwillig, ihre Sklav*innen zu vermieten statt zu töten, trotz Drängen der Industrie nach Zwangsarbeiter*innen. Während die Jüdinnen*Juden, Kommissare und Kriegsgefangene in der Ukraine ermordet wurden,

---

149 Gutmann, S. 20.

150 Nachdem sie den Winter über das Umspuren der Schienen besorgt hatten, kehrte im Februar nur die Hälfte nach Breslau zurück. Die Überlebenden arbeiteten weiter im Reich bis zu ihrer Ermordung in Auschwitz und Groß-Rosen.

151 Bella Gutermann, A Narrow Bridge to Life: Jews in the Gross-Rosen Network of Labor Camps (1940–1945) (Hebrew), Ph.D. dissertation, Tel Aviv University, 1996. Alfred Konieczny, Die Zwangsarbeit der Juden in Schlesien im Rahmen der ›Organisation Schmelt,‹ Beiträge zur Nationalsozialistischen Gesundheit und Sozialpolitik Sozialpolitik und Judenvernichtung, 1983, vol. 5. Alfred Konieczny, »Organizacja Schmelt« i jej obozy pracy dla Żydów na Sląsku w latach 1940–1944, Wałbrzych: Państwowe Muzeum Gross-Rosen, 1992, In: Guttermann, Bella.

152 Gutermann, S. 15.

153 Dass es »ihre« Sklaven waren, hat jeder Deutsche verstanden, auch die Ingenieure der OT und der Baufirmen. Ein OT-Mann der Firma Dohrmann sagte zu Arnolt Daghani am 7. September 1942 in der Ukraine: »Ihr seid gleich Viehstücken, die von einem Metzger gekauft werden.« Daghani, S. 31.

hat Schmelt die rassistisch gesehen fast gleiche Gruppe gut behandelt und über 1941 hinaus vor Erschießen, Verhungernlassen, »Gaswagen-LKW« und später selbst noch vor Auschwitz bewahrt.[154, 155] Wäre der Wille zum Völkermord kleiner gewesen, wäre es die OS oder ein ihr ähnliches Modell gewesen, mit dem gebaut worden wäre. Es wäre dann vielleicht die Straße der OS gewesen statt die der SS. Die Baufirmen würden mit Recht heute sagen, sie hätten nur ihr Geschäft des Straßenbaus betrieben. Jedoch war im Dritten Reich selbst das Leben lassen zur Sklavenarbeit nur zu rechtfertigen, wenn es Teil der »Endlösung« war. So hat Himmler im Unterschied zur OS die ukrainischen Jüdinnen*Juden der OT vermietet, sie aber im »Besitz« der Polizei- und SS belassen. Das brachte der SS Einnahmen von 16 Pfennig je Arbeiter täglich (fünf Zltoy im GG) und beließ ihr die Kontrolle, den Befehl zum Mord jederzeit geben zu können.[156] Arnolt Daghani hat den Straßenbau der SS und OT in der Ukraine überlebt und notierte in seinem Tagebuch:

»›Sie haben Unrecht Madame‹, erwiderte eifrig Poldi, ›es ist nicht unser Leben, das in Betracht kommt, es handelt sich um die Befreiung der Menschheit. [nach Erhalt der Nachricht von der beginnenden Schlacht um Stalingrad und dem möglichen Sieg der Roten Armee] Abgesehen davon, hätte ich im Falle meines Überlebens meine grosse Freude, wenn ich mich an Minte, Kiesel, Zelinskas und allen anderen von der Dohrmanngesellschaft rächen könnte, die so viele unschuldige Menschen hingemordet haben. Ich möchte dies sehr gerne!‹«[157]

Straße der SS

Am 20. Januar 1942 wurde am Wannsee von 14 führenden Nazis das »Problem« beraten, elf Millionen Jüdinnen*Juden im schon beherrschten Europa und der vermeintlich bald eroberten Sowjetunion zu ermorden. SS und Wehrmacht hatten bereits 0,4 Millionen in der Ukraine und Galizien ermordet, jedoch wurde geschätzt, dass noch weitere fünf Millionen in der Sowjetunion verblieben (bzw. in der Roten Armee kämpften).[158] Die Ermordung, im Jargon der Konferenz, »die Lösung der Judenfrage« und »Lösungsarbeiten«, wurde in den Osten also in die Ukraine und Galizien gelegt. Der Mord sollte in Lagern im Osten und beim Straßenbau im Osten erfolgen.

Dem bürokratisch geplanten Holocaust der Wannseekonferenz und Auschwitz ging der »wilde« Holocaust by bullets zeitlich voraus, wurde dann aber nicht abgelöst, son-

---

154 Ob Schmelt ein Opportunist war oder seine Position nutzte, um wie Schindler Jüdinnen*Juden durch Arbeit zu retten, ist nicht bekannt, die Akten der Organisation Schmelt sind verschollen. Dass es auch Schmelt selbst nicht gut erging, spricht dafür, dass seine fast humane Behandlung der Jüdinnen*Juden wenig gelitten wurde.

155 Gleichwohl überlebten auch von den »Schmeltjuden« den Krieg nur wenige Hundert von anfangs 50.000, die meisten starben in Auschwitz.

156 Zu den 16 Pfennig siehe Daghani, S. 22.

157 Daghani, S. 40 und 21f.

158 Nicht umsonst hieß es im Kommissarbefehl an die Wehrmachtsoffiziere, Kommissare, politische Unruhestifter*innen und Jüdinnen*Juden sofort zu erschießen. Die Deutschen erwarteten also durchaus Jüdinnen*Juden als Kämpfer*innen in der roten Armee. Tatsächlich waren Jüdinnen*Juden dort die viert größte ethnische Gruppe.

dern nur ergänzt.[159, 160] Der Begriff »straßenbauend in den Osten« wurde bereits von Katzmann im »Generalgouvernement Galizien« geprägt, wo die Bauarbeiten an der DG IV begonnen wurden.[161] Es heißt im so genannten Katzmannbericht: »Ob tausende oder zehntausende Juden pro Kilometer auf der Strecke blieben ist völlig gleichgültig«.[162] Der Tod nach wenigen Monaten war eingeplant. Die Männer, Frauen und Kinder erhielten durchschnittlich 250 Gramm Brot und eine Gemüsesuppe, bei 12 Stunden Arbeit und Temperaturen bis zu 30 Grad unter null.[163, 164]

»Straßenbauend in den Osten« war ein politischer Kompromiss. Die Fraktion, die Zwangsarbeit wenigstens zeitweise über Vernichtung stellen wollte, in dem Fall die

159 Auschwitz und Wannseekonferenz sind uns heute viel besser bekannt, weil sie dem Entlastungsbedürfnis der Deutschen entgegenkommen, ist doch hier nur ein sehr kleiner Täterkreis verantwortlich. Dem Massenmord durch Erschießen, Erschlagen, Vergasen im LKW sowie Verhungern, Erfrieren und Verdursten lassen und Vernichten durch Arbeit fielen jedoch schon im ersten halben Jahr des Vernichtungskrieges gegen die Sowjetunion 400.000 Jüdinnen*Juden zum Opfer, sowie zwei Millionen Kriegsgefangene. 2,2 der sechs Millionen Jüdinnen*Juden wurden durch die »Einsatzgruppen« überwiegend in der Ukraine und Polen ermordet. Zu den sowjetischen Kriegsgefangenen siehe: https://www.1000dokumente.de/index.html?c=dokument_de&dokument=0090_gef&object=abstract&st=&l=de

160 Verantwortlich waren hier aber nicht ein kleiner Kreis um Hitler und Himmler, sondern Millionen Wehrmachtssoldaten und ihre konservativ-preußische Führung. »Die im Juli [von SD und Reinecke/OKW] initiierte Politik des Massenmordes« wurde am 8. September bekräftigt und in der Folge ausgeweitet […]. Mit dem Abkommen zwischen dem OKW und Heydrich vom 17. Juli 1941 wurde in einem Teilbereich die Ermordung aller Juden ins Werk gesetzt. […] Im Verfügungsbereich des OKW begann die Erschießung aller Juden unter den sowjetischen Kriegsgefangenen mehrere Wochen bevor die Einsatzgruppen im Osten dazu übergingen, unterschiedslos alle Juden umzubringen.«, in: Christian Streit, Oberkommando der Wehrmacht, Anordnungen für die Behandlung sowjetischer Kriegsgefangener in allen Kriegsgefangenenlagern, 8. September 1941, online https://www.1000dokumente.de/index.html?c=dokument_de&dokument=0090_gef&object=pdf&st=&l=de. »Die im Juli [von SD und Reinecke/OKW] initiierte Politik des Massenmordes« wurde am 8. September bekräftigt und in der Folge ausgeweitet […]. Mit dem Abkommen zwischen dem OKW und Heydrich vom 17. Juli 1941 wurde in einem Teilbereich die Ermordung aller Juden ins Werk gesetzt. […] Im Verfügungsbereich des OKW begann die Erschießung aller Juden unter den sowjetischen Kriegsgefangenen mehrere Wochen bevor die Einsatzgruppen im Osten dazu übergingen, unterschiedslos alle Juden umzubringen.«, in: Christian Streit, Oberkommando der Wehrmacht, Anordnungen für die Behandlung sowjetischer Kriegsgefangener in allen Kriegsgefangenenlagern, 8. September 1941, online: https://www.1000dokumente.de/index.html?c=dokument_de&dokument=0090_gef&object=pdf&st=&l=de.

161 Als die eine schnelle, also schon Ende 1941 oder Anfang 1942 verfügbare, exterritorialen Varianten wie die Internierung am nördlichen Eismeer als auch eine Deportation nach Madagaskar durch den Kriegsverlauf unmöglich wurden, verlegte sich Katzmann auf diese territoriale, »Endlösung«. Katzmann in: Sandkühler, S. 142.

162 Katzmann in: Sandkühler, S. 142.

163 Sandkühler, S. 144.

164 In Norwegen wurden die Ernährung und Bekleidung der Häftlinge im Laufe der Zeit, bis zum Zusammenbruch im Winter 1944/45 eher verbessert, um die Arbeitsleistung zu steigern (vgl. Gogl). Ob es eine solche Tendenz auch in der Ukraine gab ist mir nicht bekannt. Es liegt dazu meines Wissens keine Quelle vor. Es deutet sich aber an, dass die Spannung zwischen Vernichtungswille und ökonomischer Effizienz sich die Waage hielten und so einen Wechsel gegen die Vernichtung und zu besserer Verpflegung dauerhaft verhinderten.

Wehrmacht,[165] konnte so mit der Gruppe der fanatischen Massenmörder versöhnt werden.[166, 167] Den Befehl zum Bau der Durchgangsstraße IV erließ Heinrich Himmler im Februar 1942 und griff auf, was Katzmann, SS und OT ohnehin schon begonnen hatten.[168, 169, 170] Die SS betrieb dann immer mehr Lager für schließlich ganze 700.000 Zwangs- und Sklavenarbeiter*innen verteilt über das gesamte Altreich.[171]

Und wie zuerst in der Ukraine und dann in Polen, wurden schließlich auch im Altreich die verbleibenden Sklavenarbeiter*innen vor der »drohenden« Befreiung durch die Alliierten getötet. Während die Todesquote im Osten bei Nahe 100 Prozent lag, konnten die Alliierten in den letzten Kriegsmonaten jedoch noch viele Menschen rechtzeitig von den Todesmärschen befreien.[172]

Wie viele an der ukrainischen SS-Straße einzeln flohen oder sich in Gruppen den Partisan*innen anschlossen, wissen wir nicht. Die in den Lagern noch Lebenden wurden fast alle vor der Befreiung erschossen.[173] Der üblich Modus scheint gewesen zu

165 Der Wunsch nach jüdischer Zwangsarbeit für den Straßenbau kam aus nicht näher bekannten Gründen von der Wehrmacht. Vgl. Sandkühler, S. 142.

166 Sandkühler, S. 142.

167 Bennett meint, es gäbe Hinweise, dass die Kompromissformel des Straßenbaus von Himmler, Speer und Wehrmachtsleuten gekommen wäre, in Allianz gegen eine Gruppe um Heydrich, die den sofortigen Völkermord wollte. Himmler habe schon am 28. Dezember, als er die Division Wiking besuchte und sein Auto persönlich durch den Matsch der unbefestigten Straßen schieben musste, begriffen und beschlossen, dem Straßenbau Priorität zu geben. Bennett, S. 196f.

168 Ebd.

169 Laut Eichmanns Aussage in Jerusalem befahl Hitler schon im September/Oktober die Ermordung *aller* Jüdinnen*Juden in Galizien und der Ukraine. vgl. Sandkühler, S. 137. Laut Christian Streit gab es jedoch keinen solchen expliziten Befehl Hitlers und war der Holocaust stattdessen das Gemeinschaftswerk vieler Rassisten in SD, SS, RSHA als auch OKW und OKH.

170 »Both Pohl and Sandkühler argue however (in contrast to the classic ›functionalists‹) that the radicalisation of Jewish policy in Galicia derived from both local initiative and direct murderous impulses from the centre of the Nazi power structure.« In: Bloxham, Donald. »Jewish Slave Labour and its Relationship to the ›Final Solution.‹« In Remembering for the Future: The Holocaust in an Age of Genocide, edited by John K. Roth and Elisabeth Maxwell, 163–186. New York: Palgrave, 2001. Hermann Kaienburg, Jüdischer Arbeit an der Strasse der SS. Martin Broszat, ›Hitler and the Genesis of the Final Solution‹, *Yad Vashem Studies*, vol.13 (1979).

171 Ulrich Herbert, Labour and Extermination: economic interest and the primacy of weltanschauung in National socialism, In: Past & Present. (138) Oxford University Press, 1993, S. 178. [erstmals 1987: »Arbeit und Vernichtung: Ökonomisches Interesse und Primat der ›Weltanschauung‹ im Nationalsozialismus«, in: Dan Diner, Ist der Nationalsozialismus Geschichte? (Frankfurt, Fischer Taschenbuch Verlag, 1987), S. 198-236.

172 So z.B. den Vater von Jutta Harnisch, der als Anarchist und Widerstandskämpfer in der Nähe von Berlin auf einem Todesmarsch befreit wurde und noch am selben Tag von den Alliierten zum Bürgermeister eingesetzt wurde. Vgl. Jutta Harnisch, im Interview mit c.k, Dezember 2020.

173 »In the spring of 1942, a Jewish forced labor camp was established in the town, which formed part of the series of camps along the Transit Highway 4 (Durchgangsstrasse, or DG IV) from Lwów to Podwołoczyska. […] The camp was liquidated on July 23, 1943, when all the inmates were shot, about 500 people in all. In Jezierna, 14 kilometers (9 miles) to the east of Zborów, another Jewish labor camp was organized. Its inmates, as well as the prisoners in the Zborów camp, were used for road construction and repair. […] The camp was liquidated on July 23, 1943, by shooting all the inmates (260 people).« Encyclopedia of Ghettos and Camps,Ghettos in German-Occupied Eastern Europe, Vol II, Part A, S. 849.

sein, dass die Häftlinge selbst oder andere ein kompaktes tiefes Grab aushoben und die Häftlinge dann von baltischen Hilfstruppen, SS oder SD gezwungen wurden, sich zu entkleiden und nackt mit dem Gesicht nach unten in die Grube zu legen, wo sie der Reihe nach erschossen wurden, kleine Kinder und Säuglinge wurden zusammen oder vor den Augen ihrer Mütter erschossen.[174] Oft schossen die Deutschen oder Litauer ungenau und die Menschen wanden sich stundenlang im Todeskampf.

Todeszahlen

Die »Durchgangsstraße IV« (DG IV) hieß auch »Straße der SS«, »Rollbahn Süd« (im Teil des Generalgouvernements) und selten auch »Autobahn«. Sie war die wichtigste Aufmarschstraße für die Wehrmacht in der süd-westlichen Sowjetunion. Sie liegt in der heutigen Ukraine und in Ostpolen. Auftraggeberin war, wie der Name schon sagt, Himmlers SS, Bauherr war die OT Einsatzgruppe Russland-Süd und ausführend die diversen mittelständischen Bauunternehmen.[175] Sie war, je nachdem welche Abschnitte mitgezählt werden, zwischen 1200 (ab Lemberg/Lwow) und 2175 km (schon ab Breslau/Wroclaw gezählt) lang. Sie führte bzw. führt heute als Europastraße E40 von Breslau über Katowice nach Lemberg, Przemysl, Tarnopol, Winniza, Dnjepopetrowsk bis Donetzk (Stalino) und scharf nach Süden nach Tagnarog, wo sie am Nordostzipfel des Schwarzen Meeres endet. Dazu gab es zusätzlich eine Südroute in die östliche

---

174 Ein Bericht einer solchen Erschießung: »Es war in Tarasivka im Dezember 1943. Nachts begann es in der Nähe des Lagers zu schießen. Ich glaubte, es seien Partisanen… Als ich mein Zimmer verlassen wollte, wurde ich vom litauischen Bewachungspersonal aufgehalten und mit dem Gewehr zurückgedrängt. Ich sah von meinem Fenster aus, wie die etwa 400 Juden im Baumhof antreten mußten. Es waren Frauen, Kinder und Männer. Sie wurden in Richtung eines Massengrabes geführt, das als Luftwaffenstellung getarnt ausgehoben worden war. Es waren auch Leute der Luftwaffe dort gewesen und hatten gemessen. Die Juden aber meinten, das ist unser Grab. Sie waren oft über alles unterrichtet. Die Grube war 7 x 3 x 3 Meter groß. Mit soldatischer Genauigkeit sind die Juden in das Grab eingestiegen, haben sich Kopf an Kopf hingelegt und sind in aller Ruhe von 2 SD-Leuten, die eigens dazu gekommen waren, erschossen worden. Die beiden SD-Leute standen am Rand des Grabes erhöht und gaben ihre Anweisungen und schossen jeder mit einer Maschinenpistole. Als die erste Schicht belegt war, mussten die folgenden über die Leichen steigen und wieder mit genauem Abstand sich hinlegen. Vorher hatten die Menschen sich nackt ausziehen müssen. Ich entsinne mich, daß zuletzt der Jude ›Rosengarten‹ mit seinem etwa 2-jährigen Sohn an meinem Fenster vorbei kam, von wo ich alles beobachtete. Ich kannte viele Juden mit Namen. Der Junge winkte mir zu und freute sich, dass er mitmarschieren konnte und rief zu mir ›Onkel Fritz!‹. Das Grab reichte aber nur für etwa 200 Menschen und als die Grube bis an den Rand gefüllt war, wurden die noch 200 Überlebenden zu einer Kartoffelmiete gebracht und dort teils erschlagen und erschossen. Ich habe am späten Abend die Stelle aufsuchen können und habe Röcheln und Stöhnen gehört. Ich habe die beiden SD-Leute selbst gesehen und auch litauische Miliz hat mitgeholfen diese Menschen zu treiben und zu töten… Es waren auch noch 2 Polizeibeamte anwesend.« Aussage von Mühl, von der Baufirma Dohrmann, im Abschlussbericht der ZStL Ermittlungen, Bd. 5, Bl. 76–78, Abschlußbericht vom 29. August 1963, in: Kaienburg, S. 36. (das Gerichtsverfahren, das ohne eine einzige Verurteilung endete.)

175 Gogl, 2019, S. 169.

Krim.[176, 177] Der Bau begann in Polen schon 1940, und endete dort im März 1944 mit der Befreiung.[178]

Sie war der tödlichste Straßenbau des Kriegs und das nach Todeszahlen größte Verbrechen der deutschen und österreichischen Straßenbauingenieure. Bei ihrem Bau von 1940 bis 1944 wurden rund 149.000 Menschen ermordet. In ihrem Fundament wurden tausende Kubikmeter Grabsteine und Schutt der zerstörten Synagogen verbaut.[179] Selbst gefrorene Leichen sollen im Winter verbaut worden sein. Es war so wahrlich eine »Straße der SS«. Möglich, dass noch heute die Grabsteine im Fundament der Europastraße E-40 in der Ukraine und der Autobahn 4 in Polen liegen.

Viele der Schreibtischtäter tauchten nach dem Krieg ab und teils in Argentinien wieder auf unter falschem, aber auch echtem Namen, so z.B. Walter Giesecke und Ludolf von Alvensleben. Wer in Westdeutschland blieb, hat vor Gericht oft unter der üblichen »Amnesie« gelitten.[180] Daher wird in den Gerichtsakten die Zahl der Ermordeten und der Erschießungen eher zu niedrig angegeben sein, wenngleich 1500 Zeug*innenaussagen ein genaues Bild zulassen, da sich so viele Zeug*innen kaum auf falsche Aussagen abgestimmt haben können wie einzelne Hauptangeklagte.[181] Dennoch blieb das Verfahren bis zu seinem Ende »nur eine Farce, eine leere Geste«.[182] Einige SS-Männer aus der Wachmannschaft sind verurteilt worden, jedoch wegen Verbrechen an anderen Orten. Insgesamt zählte das Wach- und Mordpersonal etwas über 5000 überwiegend Deutsche SS-Männer und Polizisten, aber auch viele Litauer und Letten. Im Durchschnitt hat jeder davon zwei oder drei Morde wöchentlich begangen.

Die bisherigen Schätzungen über die Höhe der Zahl der Ermordeten sind lückenhaft und daher viel zu niedrig. Ich diskutiere im folgenden Abschnitt den Forschungsstand der Historiker*innen Andrej Angrick, G.H. Bennett, Maryna Dubyk, Simon Gogl, Hermann Kaienburg, Thomas Sandkühler und Siegfried Wolf. Dazu nutze ich weitere Quellen wie die Encyclopedia of Ghettos and Camps. Das wichtigste Ergebnis ist das Aus-

---

176 Manfred Grieger, Vernichtung durch Arbeit im NS-Zwangsarbeitsregime, in: Knigge 2000, S. 208 – 221.

177 Wolf und Hasbron-Blume sprechen von nur ca. 1200 km für das Teilstück von Lemberg bis Donezk, ohne Südroute.

178 Bennett, S. 137.

179 So z.B. der jüdische Friedhof in Jaroslaw und Ostroh in Wolhynien, vgl. »Der Holocaust an der jüdischen Bevölkerung«, www.erinnerungspfad-viaregia.eu/Holocaust.php. Auf dem Friedhof Lemberg-Janowska wurden Grabsteine geschändet und als Straßenbaumaterial von 2000 Kubikmeter missbraucht. Sandkühler, S. 144.

180 »Viele Zeugen die später von dieser Westdeutschen Behörde scheinen an einem völligen Mangel an Neugier oder ganz plötzlich einsetzender Amnesie gelitten zu haben. Ein Mann drückte es ganz lapidar aus, nach den Tötungen in einem bestimmten Lager befragt: ›Ich erkläre, kein Wissen zu haben, wer die Tötungen befohlen hat, wer zum Mordkommando gehörte, oder wo das Mordkommando herkam.‹«, Bennett, S. 131. Ronald Schernikau schrieb ironisch, es gebe nur einen wirklich gültigen Satz in der Literatur des Nachkriegswestdeutschlands: »Ich erinnere mich nicht.«

181 Vgl. Bennett.

182 Sogar Walther Giesecke, einer der Hauptverantwortlichen für die DGIV wurde nach zehn Jahren 1964 in allen Punkten freigesprochen. Der Überlebende Arnolt Daghani gab daraufhin die Hoffnung auf und stellte die Zusammenarbeit mit den deutschen Staatsanwaltschaften ein. Der DGIV Prozess sei »merely a farce, a menaningless gesture.« Vgl. Bennett, S. 159 und 162.

maß der Ermordung von ca. 149.000 Menschen. Zusammen mit den weiteren Straßen in Norwegen, Jugoslawien und der besetzten Sowjetunion sind 181.000 im gesamten Straßenbau der OT wahrscheinlich. Der folgende Abschnitt dient der Nachprüfbarkeit der Herleitung des Ergebnisses.

Bei Bauten der OT in Norwegen, kamen über 10.000 Zwangsarbeiter*innen aus der Sowjetunion und Jugoslawien ums Leben, davon nachweislich 8000 beim Straßenbau.[183, 184, 185] Diese Angaben können als recht gesichert gelten, da in Westeuropa ordentliche Listen geführt wurden. Für Galizien und die besetzte Sowjetunion liegen einzelne, jedoch unvollständige Indizien vor, aus denen die Gesamtzahl von weit über 100.000 bestimmt werden kann. Bis auf den »Katzmannbericht« sind keine detaillierten Unterlagen mehr vorhanden, und es wird gemutmaßt sie seien möglicherweise im Vatikan oder Moskau unter Verschluss.[186, 187] Zwei weitere Quelle sind die Gerichtsakten aus der Nachkriegszeit und ungefähre Angaben über die Zahl und Größe der Lager. Daraus lassen sich Hochrechnungen erstellen, was im Folgenden passieren soll.

Im westlichen, galizischen Abschnitt sind laut dem dortigen Führer der Polizei und SS, Friedrich Katzmann, 20.000 Jüdinnen* Juden bis Juni 1943 ermordet worden.[188, 189] Eine zweite Zahl von *weiteren* 25.000 ermordeten Jüdinnen* Juden im östlichen, ukrainischen Teil stammt aus den Zeugenaussagen des Gerichtsverfahrens in Ludwigsburg.[190] Hierbei handelt es sich jedoch im Gegensatz zu Galizien nur um die »in Aktionen« Erschossenen.[191] Es fehlen also die ungeplant und nahezu täglich erschossenen sowie die

183 Die Zahlen beziehen sich auf alle OT-Baustellen in Norwegen, auch Bunker- und Festungsbauten. Vgl. Gogl, S. 288f.

184 Die meisten waren sowjetische Kriegsgefangene und serbische Geiseln. Die Serben waren von der SS verhaftet worden wegen des Verdachts der Unterstützung von Partisan*innen, oder einfach Geiseln für die Erschießungen der SS als Rache für von Partisanen getöteten Deutschen. Knigge 2000, Radikalisierung am Polarkreis, S. 60f.

185 Robert Bohn erwähnt auch 1600 Polen neben 5000 Jugoslawen. Bohn, Robert, Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen im Reichskommissariat Norwegen, in: Pohl/Sebta, S. 293ff.

186 Sandkühler, S. 16f. Ob die Unterlagen über 1500 Zeugenaussagen aus den Ludwigsburger Prozessen noch in einem deutschen Gerichtsarchiv lagern oder vernichtet wurden ist ebenfalls unsicher.

187 »Das Ziel des OKW [Oberkommando der Wehrmacht] [war es] von Anfang an zu verhindern, dass sich das Massensterben [der 2 Millionen Kriegsgefangenen] in den Akten niederschlug, [das] musste den Lagerkommandanten bekannt sein.« Galt eine ähnliche Politik für die SSPF? Darüber ist nichts bekannt, aber auffällig ist eben das Fehlen von Akten. Vgl. zur Wehrmacht: Streit, Christian, S. 22.

188 Bericht des SSPF Friedrich Katzmann, in Lvov/Lemberg 30.6.1943, auch bekannt als »Katzmannbericht«.

189 Sandkühler, Endlösung, S. 148. Sandkühler nennt Katzmann als Quelle für die 20.000; Grieger wiederum beruft sich auf Sandkühler. Vgl. Grieger in: Knigge 2000, S. 212.

190 In 84 nachweislichen Massenerschießungen sind die 25.000 getötet worden. In: Kaienburg, S. 37.

191 Angrick zitiert Sandkühler falsch: »Altogether, according to Kaienburg, at least 25,000 Jewish forced laborers died in the Ukrainian DG IV camps outside Galicia.« S. 213. Kaienberg spricht jedoch von erschossenen, nicht von insgesamt getöteten im ukrainischen Teil: »Katzmanns Zwangsarbeitslage in Galizien dienten als Vorbild für den Einsatz in der Ukraine. Seine Methoden, aus den Juden vor ihrer Vernichtung noch einen letzten wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen sollten nun in noch größerem Maßstab verwirklicht werden. Mit der Organisation Todt und den ihr unterstellten Bauunternehmen sowie der NSKK-Transportsparte Speer wurde die Aufgabenverteilung geregelt. […] Bis heute ist nicht genau bekannt wie viele Zwangsarbeitslager für Juden dort insgesamt be-

nicht-jüdischen Menschen, vor allem Kriegsgefangene. Diese Gruppe könnte noch einmal genauso groß oder größer sein. Daraus ergeben sich 20.000 + 25.000 + x Nicht-Juden*Jüdinnen + x Anders-Gestorbene.

Eine dritte Primärquelle sind Angaben über den Bestand der lebendigen Arbeiter*innen zu verschiedenen Zeitpunkten, insbesondere vom »höheren Führer der SS und Polizei in der Ukraine«, Prützmann. Demzufolge waren es 110.000 im Sommer 1942 und 140.000 am 15. Juni 1943.[192] Hierin sind die jüdischen und kriegsgefangenen Sklavenarbeiter*innen (viele Frauen und selbst Kinder), aber auch die halb-freien Zwangsarbeiter*innen aus der Region enthalten. Laut den Gerichtsakten sollen es im Winter 1943 70.000 gewesen sein, woraus die Zahl von über 40.000 Toten in einem halben Jahr resultiert.[193] Wenn wir von den 140.000 im Sommer 1943 die geschätzten 50.000 halbfreien Arbeiter*innen abziehen, bleiben allein für diesen Zeitpunkt 90.000 Sklavenarbeiter*innen: Kriegsgefangene und Jüdinnen*Juden.[194] Sandkühler berechnete anhand historischer Unterlagen des SSPF eine Lebenserwartung dieser Gruppen von drei bis sechs Monaten.[195] »Mehr Häftlinge starben jedoch an unmenschlichen Arbeitsbedingungen, Hunger und Entkräftung« als in Mordaktionen.[196] »In den meisten [Zwangsarbeitslagern] wurde die gesamte Lagerbelegschaft mehrfach vollständig ausgetauscht.«[197] Bei einem Gesamtbestand zwischen 110.000 und 140.000 ergäbe das eine Todeszahl für 1942 und 1943 von weit über 200.000, selbst über 300.000 wären möglich.

Eine recht genaue Berechnung ist möglich anhand der Zahl der Zwangsarbeitslager (ZAL) und ihrer Belegung. Wenn wir annehmen, dass mindestens so viele Menschen bei der Arbeit wie in den »Aktionen« starben, sind es für den ukrainischen Teil noch einmal 25.000 nur Jüdinnen*Juden, insgesamt damit 70.000.[198] Es mag schwer vorstellbar sein, dass beim Bau einer Straße derart viele Menschen ermordet werden, aber da diese von Himmlers SS gebaut wurde, war das Morden genauso ein Ziel wie das Bauen.

---

standen und wie viele Menschen eingeliefert wurden. Allein bei den Erschießungsaktionen wurden etwa 25.000 Menschen getötet. Viele kamen durch die mörderischen Existenzbedingungen um.« Kaienberg., S. 38.

192 Brief von Prützmann an Himmler am 15 Juni, 1943. Anfang 1943 sollen es gemäß den Staatsanwälten in Lübeck nur 70.000 gewesen sein. Was hieße, dass seit Sommer 1942 schon 40.000 gestorben wären (und bis Sommer 1943 schon wieder mindestens 70.000 neue hinzugekommen) In: ZStL, 213 AR-Z 20/63, Bd. 17, Verfügung der StA Lübeck (Verfügung), 26. Mai, 1970, S. 81, In: Angrick, S. 211.

193 Vgl. Bennett, S. 104 und 211.

194 Vgl. Angrick, S. 90f.

195 Sandkühler berechnete die »Lebenserwartung« der Gruppe der gänzlich Unfreien, also der Sklavenarbeiter*innen in den Lagern auf drei bis sechs Monate. Es ist davon auszugehen, dass es im ersten Jahr, bis Sommer 1942 eher drei und im zweiten Jahr eher sechs Monate waren, da die Knappheit an Zwangsarbeiter*innen hier und an anderen Bauten zu Engpässen führte.

196 Sandkühler stützt sich dabei auf seine statistischen Berechnungen der »Lebenserwartung« nach Zahlen aus dem Katzmannbericht. Vgl. S. 148, Fußnote 110.

197 Sandkühler, S. 148.

198 In den Gerichtsverfahren wurden 84 Erschießungen von 25.000 Juden*Jüdinnen in »Aktionen« ermittelt. Vgl. ZSLL Ermittlungen, Bd. 12, 1986, in: Kaienburg, S. 37.

Statistisches Verfahren

Die drei Variablen der Todeszahl sind: die Zahl der Zwangsarbeitslager (ZAL), die Zahl ihrer Insass*innen, und ihre durchschnittliche Überlebensdauer von drei bis sechs Monaten. Unstrittig ist, dass der Straßenbau und die Vernichtungspolitik im Sommer 1941 sofort nach dem deutschen Einfall begannen. Ebenfalls gesichert ist, dass die ZAL erst aufgelöst wurden vor der »drohenden« Befreiung im Sommer und Herbst 1943, sie also ungefähr 24 Monate bestanden. (Siehe hierzu die Liste der Lager im Anhang des Buches.) Ferner liegen viele Indizien vor über die Art und Weise der Auflösungen der ZAL, durch restloses Erschießen aller Insassen.[199, 200] Der höchste Bestand an Sklavenarbeiter*innen zu einem Zeitpunkt ist daher die Untergrenze der Todeszahl.[201]

Insgesamt sind in der Ukraine 20 derartige Lager nachgewiesen worden. Jedes umfasste ungefähr 600 Zwangsarbeiter*innen. Sie befanden sich in der Nähe der Trasse und von Steinbrüchen, in denen Baumaterial gewonnen wurde.[202] Hasbron-Blume schätzt auf 35 ZAL in Galizien, mit sehr stark schwankenden Belegungen.[203]

Wahrscheinlich arbeiteten 1942 50.000 Kriegsgefangene, 50.000 nicht-jüdische Zivilist*innen und 10.000 Jüdinnen*Juden im ukrainischen Abschnitt. 1943 waren es noch 70.000 insgesamt, was den Tod von mindestens 40.000 nahelegt oder eine noch viel höhere Zahl, da »Verluste« laufend ersetzt wurden.[204] Wolf schreibt: »Im Unterschied zu dem versiegenden Nachschub an sowjetischen Kriegsgefangenen war an jüdischen Zwangsarbeitern kein Mangel. Waren sie aufgebraucht, wurden sie ersetzt – aus dem Territorium, aber auch aus Transnistrien, oder gar aus dem ›Altreich‹.«[205] Das stimmt nicht, denn schon ab 1942 war die lokale Bevölkerung scheinbar so stark dezimiert, dass die Mehrzahl der jüdischen Sklavenarbeiter*innen aus dem Westen herangeschafft wurde, die meisten aus Rumänien.[206] Gleichwohl ist auch das unsicher, es könnten auch andere Länder gewesen sein. Dass hiermit Holocaust und Straßenbau wie vorgesehen verbunden wurden, ist offensichtlich.

---

199 Siehe z.B. die Encyclopedia of Ghettos and Camps.

200 Möglich ist eine Verlegung in andere Sektoren entlang der Front innerhalb der OT, wie Schienenbau oder Bunkerbau. Aber auch darüber ist nichts bekannt. Dagegen spricht, dass die Straße höchste Priorität hatte, höchstens vergleichbar mit dem Schienenbau.

201 Es liegen jedoch kein Zahlen und Angaben vor, was mit den halbfreien ukrainischen Zwangsarbeiter*innen geschah. Tausende wurden in der OT und SS mit mildem Zwang und dem Versprechen, nicht ins Reich geschickt zu werden, zum Straßenbau eingezogen und waren auch eigens dafür »reserviert«. Ob sie auch in den Lagern hausen mussten oder besser unterkamen, ist nicht belegt. Von Erschießungen ist nichts bekannt, sodass davon auszugehen ist, dass sie die Baustellen lebend wieder verlassen durften. Da eine Einweisung von nicht-jüdischen halb-freien Zwangsarbeiter*innen in die ZAL nirgendwo erwähnt wird, gehe ich im Folgenden davon aus, dass das auch nicht geschah und die ZAL überwiegend aus Kriegsgefangenen und Juden*Jüdinnen bestanden.

202 Siegried Wolf, S. 3.

203 Vgl. ders. in: Broschüre für die Ausstellung »Eine Geschichte von Vernichtung und Überleben. Holocaust und Zwangsarbeit in Galizien« sowie die Liste der ZALfJ im Anhang des Buches.

204 Spruch des Staatsanwaltes im Prozess gegen Kriegsverbrecher in Lübeck, 26.5.1970, S. 81, in: Angrick, S. 168.

205 Vgl. Wolf, S. 119.

206 Vg. Angrick, S. 90f.

Tabelle 7: Todeszahlen an der »Straße der SS«

Anzahl der Zwangsarbeitslager (ZAL) und Zahl der Insass*innen bei einer angenommenen Größe von 600 Personen			
	Generalgouvernement Galizien/Ostpolen[207]	Zwangsarbeitslager (ZAL) in der deutsch besetzten ukrainischen Sowjetunion	Gesamtbestände zu einem Zeitpunkt in der deutsch besetzten ukrainischen Sowjetunion[208]
ab 6/1941	6 ZAL[209] = 3.600		
Zwangsarbeiter 1/1942			50.000 Kgf + 10.000 Jüdinnen*Juden = 70.000[210]
1942	12 ZAL[211] = 7.200		(Sommer) 110.000[212]
bis 6/1943[213]	12 ZAL[214] = 7.200		
erschossen bei Auflösung 1943		20.000[215]	
6/1941 – 6/1943 als *ein* Zeitraum		15 ZAL[216] = 9000/ 20 ZAL[217] = 12.000	
1943			(Juni) 140.000

207 Sowie die Straße Lemberg – Rawa-Ruska.

208 Zu den 110.000, 70.000 und 140.000 vgl. Brief von Prützmann an Himmler am 15 Juni, 1943. Anfang 1943 sollen es gemäß den Staatsanwälten in Lübeck nur 70.000 gewesen sein. Was hieße, dass seit Sommer 1942 schon 40,000 gestorben wären (und bis Sommer 1943 schon wieder mindestens 70.000 neue hinzugekommen) In: ZStL, 213 AR-Z 20/63, Bd. 17, Verfügung der StA Lübeck (Verfügung), 26. Mai, 1970, S. 81, In: Angrick, S. 211.

209 Wolf, S. 3.

210 Zur Differenzierung in KgF und Juden*Jüdinnen vgl. Baum, »Für die Stadt Kiew wird eine ›Fangaktion‹ vorbereitet …«, In: Dubyk, Maryna, Arbeitseinsatz und Lebensbedingungen im Reichskommissariat Ukraine und ukrainische Grenzgebiete unter Militärverwaltung (1941–2944), In: Dieter Pohl; Tanja Sebta, Zwangsarbeit in Hitlers Europa, Metropol Verlag Berlin 2013, S. 200.

211 Wolf, S. 3.

212 Vgl. auch Bennett, S. 88f.

213 Die Schätzung bis Mitte 1943 ist eher konservativ. Viele ZAL bestanden sogar bis Ende 1943. Siehe Kruglov, Enciklopeija Cholokosta: Evrejskaja enciklopeija Ukrainy, Kiev 2000, S. 30f, in: Dubyk, S. 200.

214 Vermutlich bestanden sie bis zur Befreiung durch die Rote Armee 1943. Keine genauen Angaben bei Wolf vorhanden.

215 Grieger in Knigge 2000, S. 212f., hier nicht Teil der Gesamtrechnung.

216 Sandkühler, S. 148.

217 Wolf, S. 3.

Berechnung der Todesquote nach drei- und sechsmonatiger Lebenserwartung			
	Galizien	Ukraine	
Tote bei 3-monatigem Überleben	1941: 7.200 1942: 28.800 1943: 14.400 gesamt: 50.400	72.000/ 96.000	
Tote bei 6-monatigem Überleben	gesamt: 25.200	36.000/ 48.000	
Gesamt	25.200 bis 50.400	36.000 bis 96.000	

Die Berechnung ergibt eine Untergrenze von 25.200 für Galizien und 36.000 für die ukrainische Sowjetunion sowie Obergrenzen von 50.400 und 96.000.

Aus der Hochrechnung der Lager mit ihrer Belegung und der statistischen Lebenserwartung ergibt sich die Zahl von mindestens 61.200 und höchstens 146.400 ermordeten Jüdinnen*Juden und Kriegsgefangenen. Die Angaben von Prützmann und Katzmann sind Indizien für die höhere Zahl. Für die Kriegsgefangenen wird oft 50.000, und auch das eher als Untergrenze, angegeben. Eine Summe von ungefähr 149.000 allein an der DG IV ist daher am wahrscheinlichsten. Die Mordpläne kannten nicht nur die Schreibtischtäter, sondern auch ein einfacher Chauffeur: »Ihr seid gleich Viehstücken, die von einem Metzger gekauft werden. Die einen werden heute geschlachtet – die anderen am nächsten Tage. An jeden von euch kommt die Reihe.«[218]

Dazu kommen weitere Straßen von OT, SS und Wehrmacht in der besetzten Sowjetunion und Jugoslawien.[219] Wenn die norwegische Todeszahl von 8000 als Untergrenze gilt für die Rollbahn Smolensk-Moskau, Jugoslawien und die weiteren Straßen in der Ukraine, ergibt das die Zahl von weiteren 32.000 Getöteten. Mit DG IV zusammen wären es damit 181.400 im Straßenbau der Deutschen. Noch gänzlich unerforscht ist der Straßenbau unter ähnlichen Bedingungen in Rumänien und Ungarn.

Volksgemeinschaft von Darmstadt bis Donetzk

Hitler hatte schon 1933 als gespielter Klassenkämpfer gedroht, dass nun die Zeit komme, wo »jedes Pfötchen hochwohlgeborener Eltern« werde mit anpacken müssen. Dass das eine leere Drohung für die einen und ein leeres Versprechen für die anderen blieb, tat dem Topos von der »Arbeit die adelt« keinen Abbruch. Die Lüge von der Klassenlosigkeit der Arbeit am Straßenbau wurde auf die Juden als »hochwohlgeborene Pfötchen« projiziert, gerade sie sollten diese schwere Arbeit verrichten und wurden als herrschende Klasse und Intelligenzia identifiziert. Daghani berichtet von einem SS-Mann, der Juden 1943 auf dem Weg zum Zwangsarbeitslager an der Durchgangsstraße zurief: »Es wird kein Unterschied gemacht in Bezug auf euren Kulturgrad. Alle müssen arbeiten. Jud

218 25. September 1942, Der OT – Chauffeur zu den Juden, in: Daghani, S. 30f.
219 Wolf, S. 3.

ist Jud! Habet ihr verstanden?«[220] Im Lager waren ehemalige Fabrikanten, ein Mathematikprofessor, ein Tuchhändler, ein höherer Postbeamter, ein Lehrer, mehrere Ärzte, ein Anwalt und andere höhere Berufe und Bildungsstände.[221] Während sie aus besseren Kreisen kamen und hoch gebildet waren, kam ihre Schinder aus einfachen Verhältnissen, selbst ihr Vorgesetzter Frank schimpfte sie eine »Mördertruppe«.[222]

Der Straßen- und Autobahnbau im Altreich war ab 1940 oder 1941 überwiegend jedoch nicht ausschließlich jüdisch wie manchmal behauptet. Es waren auch politische Gefangene im Straßenbau und auch sie wurden durch Arbeit ermordet, so wie der Kommunist Wilhelm Thews 1943.[223] Dennoch spricht einiges dafür, dass der Straßenbau den höchsten jüdischen Anteil an Zwangsarbeiter*innen von allen Wirtschaftssektoren aufwies, im Frieden wie im Krieg, im Altreich und im Osten.

Der SS-Mann hat eine allgemeine Wahrheit des NS aus den Anfangsjahren auf den Punkt gebracht: An der Ermordung der Jüdinnen*Juden und gerade im so gelobten Straßenbau sollte sich die vermeintlich klassenlose Volksgemeinschaft konstituieren. Das Morden hatte Hitler nicht erwähnt, aber die Volksgemeinschaft an der Autobahn hat er schon 1933 angekündigt. Auf Dagahni und die anderen Jüdinnen*Juden hat der SS-Mann seinen Klassenhass projiziert und damit die Erlösungshoffnung dieses Antisemitismus, die Erniedrigung durch Klassen mit höherem Kulturgrad zu rächen und für immer zu beenden. Dass dies selbst noch im Durcheinander der Ostfront galt, ist erstaunlich. Die Natürlichkeit, mit der diese Deutschen sich moralisch im Recht wähnten, wird deutlich an der Empörung eines anderen Wachmannes über die Bombardierung seine Heimatstadt durch die Royal Airforce. Daghani konnte gerade noch der Versuchung widerstehen, auf die Bombardierung Warschaus durch die Deutschen hinzuweisen.[224]

Exkurs: Der Absturz des Dr. Todt

In seinen hochtrabenden Plänen mit Hitler im Herbst 1941 delegierte Fritz Todt schon die Millionen russischer Zwangsarbeiter*innen an seine künftigen Baustellen. Eines dieser Tischgespräche verlief so:

> »Der Führer schilderte […] noch einmal in großen Zügen, wie er sich die Entwicklung in den neuen Ostgebieten denke. Das wichtigste wären die Straßen. Er [Hitler] sagte Dr. Todt, dass er sein ursprünglich geplantes Projekt erheblich erweitern müsse. Dazu ständen ihm für die nächsten 20 Jahre die 3 Millionen Gefangenen zur Verfügung. Die großen Straßen, der Führer sprach heute nicht nur von der zur Krim, sondern auch von einer nach dem Kaukasus und von 2 oder 3 durch weiter nördlich gelegene Gebiete, müssten durch landschaftlich schöner gelegene Teile gelegt werden. An den großen

220 Daghani S. 13.
221 Daghani, S. 14 – 19.
222 Vgl. Hasbron-Blume. Über die Herkunft der baltischen Truppen, die oft die Morde verrichteten, ist in der Forschung zur DG IV nichts erwähnt.
223 Stephan Hermlin, Die erste Reihe, Berlin 1951, S. 37, In: Lärmer, S. 2.
224 Daghani, S. 91.

> Flussübergängen müssten deutsche Städte entstehen, die Zentren für Wehrmacht, Polizei, Verwaltung und Partei. Längs der Straße würden sich deutsche Bauernhöfe ziehen, und die eintönige asiatische anmutende Steppe würde bald einen ganz anderen Anblick bieten. In 10 Jahren werden dort 4, in 20 Jahren mindestens 10 Millionen Deutsche siedeln.«[225]

Todt nahm den Führer beim Wort und plante mit den im Oktober noch lebendigen 3 Millionen Gefangenen.[226]

»Wenig später berichtet Todt […] er plane *fünf Autobahnen* 1) Königsberg – Minsk – Moskau; 2) Ostpreußen – Riga – Reval; 3) Posen – Warschau – Brest – Minsk; 4) eine Verbindung vom Reichsgebiet über Krakau – Lemberg in das Siedlungsgebiet um Kiev-Poltava, die über Rostov zur Krim weiterführen solle; 5) eine Verbindung zwischen dieser Autobahn und Minsk. Voraussetzung des Baus sei eine Versteinerung der Nebenstraßen. Nach deutschen Verhältnissen würde der Bau dieser Straßen 30 – 40 Jahre in Anspruch nehmen: ›Da er jedoch hoffe, in den Ostgebieten mehr Arbeitskräfte (Kriegsgefangene) zur Verfügung zu haben, nehme er an, dass sich dieses Werk in einer etwas kürzeren Frist fertigstellen lassen.‹«[227] Es scheint, Todt konnte auf die Zustimmung Hitlers setzen, in dessen Widersprüchlichkeit nun der Baumeister einmal den Massenmörder überflügelte.[228]

Wie zäh Todt an dem Plan des Autobahnbaus im Osten festhielt, zeigte sich in seinen wirklichkeitsfremden Plänen am 27. Januar, eine Woche nach der Wannseekonferenz (an der er nicht teilnahm) und eine Woche vor seinem Tod. Da plante er mit einer demnächst zu bauenden Autobahn von Cherson nach Kertsch auf der Krim, obwohl zu dem Zeitpunkt die kriegs-entscheidende Bedeutung von Eisenbahnverkehr und Aufmarschstraßen – das heißt, vor allem der Mangel an diesen – überdeutlich geworden war. SS und Wehrmacht brauchten die Durchgangsstraße IV und weitere schnell gebaute und auf kurze Nutzung ausgelegte Straßen, jedoch keine langwierig geplanten und auf lange Haltbarkeit ausgelegten Autobahnen.

Am 8. Februar verunglückte Todt tödlich beim Abflug von der Wolfsschanze. Sein Flugzeug, so der Untersuchungsbericht, sei nach dem Start in der Luft explodiert.[229]

---

225 Tischgespräch Hitlers, am 17. Oktober 1941, Aufzeichnungen Koeppens, in: Streit, Christian, S. 197.

226 »[…] deren Dezimierung [man] für wünschenswert [hielt], da man im Osten 60 Millionen Menschen für ›überflüssig‹ ansah. Arbeitskräfte, so glaubte man, gebe es mehr als genug.« Rosenbergs Aufzeichnungen, in: Streit, 197.

227 Bericht Todts auf einer Chefbesprechung im RMfdBdO, an der neben Rosenberg Reichswirtschaftsminister Funk, der DAF-Führer Ley, die Reichskommissare Lohse und Koch, die StS. Körner (VJPl) und Pfundtner (RmdI), General Thomas und Vertreter mehrerer Ministerien, der Parteikanzlei u.a. teilnahmen, in: Aufzeichnungen Koeppens, In: Streit, Christian, S. 197 (Pluralfehler im Original) Fußnote 38.

228 »Lammers solle nun beim Reichsverkehrsminister die notwendigen Schritte [zum Bau von Germania, des neuen München und der Autobahnen] veranlassen. […] Nun siegte sozusagen der Baumeister Hitler über den Ideologen Hitler: die megalomanen Pläne zum Umbau der Reichshauptstadt Berlin überwanden alle Bedenken (auch bezüglich bolschewistischer Ansteckung der deutschen Arbeiter).« Streit S. 297.

229 »In any case, after a brief night's sleep, Todt boarded his plane to return to Berlin. As his aircraft took off, it veered to the left as if to make an emergency landing. Seconds later it exploded

Seine Witwe und weitere Vertraute machten daraus in Nürnberg und der Nachkriegszeit ein Indiz für einen angeblichen Bruch mit Hitler, so als wäre Todt einer derjenigen gewesen, die am 20. Juli zwei Jahre später geputscht hätten. Dagegen spricht jedoch nicht nur seine frühe SA und NSDAP-Mitgliedschaft. Er hat sich in den Tischgesprächen bestens mit Hitler verstanden, jedoch weit weniger gut mit SS und Wehrmacht.

Im Entwurf des Nachrufs stand ein Satz der fast wie eine Erklärung klingt, dann aber noch vor Drucklegung gestrichen wurde. Im Archiv blieb er erhalten:

»Als die Kriegslage im Winter 1941/42 die Ausrichtung der gesamten Wirtschaft auf die Sonderaufgaben verlangte und damit auch die wenigen an den Reichsautobahnen laufenden Arbeiten restlos stillgelegt werden mussten…«[230]

Warum plante Todt Ende Januar mit Prestigeprojekten wie Autobahnen auf der Krim? Entweder hatte er völlig den Realitätssinn für den Stand des Krieges verloren, oder gehörte er zu der Fraktion, zu der sich selbst Hitlers Gunst einige Male fast neigte, die auf einen baldigen Verständigungsfrieden mit Stalin hofften? Einige Indizien sprechen für Letzteres. Wie Adam Tooze schreibt, soll Todt Hitler schon am 29. November zu einer Verhandlungslösung mit der Sowjetunion oder den Westmächten gedrängt haben, um den Krieg »politisch zu beenden«, da er ihn mit dem Scheitern der Blitzkriegsstrategie, wie einige andere hohe Militärs und Industriebarone auch, für verloren ansah.[231] Sein Rüstungsministerium passte die Pläne für Osteuropa mit Blick auf das Ausbleiben des Sieges schon im Dezember der Realität an.[232] Als überzeugter Nazi konnte er sich sehr gut gegen die Fortsetzung des Kriegs wenden, ohne damit Rassismus und Holocaust abzulehnen.[233] Wir müssen ihm somit eher einen höheren Realitätssinn attestieren als den meisten anderen im Führerhauptquartier.

Nachdem der Kriegsverlauf seine Prognose bestätigt hatte, ist es denkbar, dass er Hitler beim Treffen am 7. Februar in Rastenburg erneut zu Verhandlungen mit den Alliierten drängte. Wenn es so war, dann ohne Erfolg, denn es ist laut mehreren Zeugen zum ersten Streit zwischen den beiden Nazis der ersten Stunde gekommen, so Adam Tooze.[234] Schon wenige Tage später erließ Heinrich Himmler mehrere Befehle zum Bau der »Straße der SS«. Damit hatte die SS schon in der Namensgebung Todt das Rennen gestohlen und dessen Unfähigkeit bloßgestellt. Von Autobahnqualität war gleichwohl

---

in mid-air. When Rohland heard the news he was immediately convinced that Todt had been assassinated by the SS and he stuck to this version of events long after 1945. The evidence does not support this view. But, whatever the true circumstances of Todt's death, the fact that such suspicions were crowding in upon a man as level-headed as Walter Rohland is evidence of the acute sense of crisis pervading the leadership of the Third Reich.« vgl. Tooze, S. 509.

230 ZstA, Hist. Abt. I (Potsdam), G. I., Akte Nr. 839, Bl. 105. In: Lärmer, S. 105

231 Vgl. Tooze, Adam, S. 509.

232 »Nach der Niederlage der deutschen Truppen vor Moskau, als die Strategie des Blitzkrieges endgültig gescheitert war, nahm die kriegswirtschaftliche Leitung des Dritten Reiches grundsätzliche Änderungen an der Wirtschaftspolitik für die Ostgebiete vor.« Sjarhej Novikau, Wirtschaftliche Ausbeutung und Zwangsarbeit in Weissrussland, In: Pohl/Sebta, S. 139.

233 Ebd, S. 509 – 511.

234 Vgl. Tooze, S. 509.

keine Rede mehr, vielmehr versicherte Himmler seinem Führer, dass die Straße nur zwei bis drei Jahre halten würde – genug Zeit für Massenmord und Krieg.[235]

Es mag Zufall sein, dass Todt zwischen Wannseekonferenz und Übernahme der Straßenbau-Kompetenz durch Himmler starb. Gleichwohl endete mit seinem Tod scheinbar die Diskussion um einen Waffenstillstand, bis sie im Kreis der Verschwörer vom 20. Juli erst zwei Jahre später, jedoch dann im Geheimen, wieder aufkam. Die Fraktion, die den Krieg bis zum Sieg fortzuführen gedachte, gewann scheinbar Anfang 1942 die Oberhand. Eine mildere und nicht-tödliche Form der Ausbeutung wie in der Organisation Schmelt war damit passé.

Zudem dürfte es seit dem Rückschlag vor Moskau böses Blut gegeben haben, denn die »Herrenrasse« war Niederlagen nicht gewöhnt. Um den Grund nicht in ihrem eigenen Unvermögen suchen zu müssen, brauchte das Oberkommando wie schon 1918 einen Sündenbock und eine kleine Dolchstoßlegende. Ein Sündenbock war in den Wochenschauberichten und Presse schnell ausgemacht: »General Schlamm« und »General Winter« hatten die eigentlich überlegenen Deutschen gebremst und waren sozusagen unfaire Bedingungen in einer Art sportlichem Wettbewerb, wie Viktor Klemperer analysierte.[236] Der personifizierte Sündenbock war mit einiger Berechtigung der »Generalbevollmächtigte des Straßenbaus«, Fritz Todt. Sein Ministerium für Bewaffnung und Munition wurde von Albert Speer übernommen und kokettierte mit dem Titel »Ministerium Speer«.[237] Dass es sich weiterhin und obendrein immer offenere Konflikte mit Heydrich und Himmler im Ringen zwischen Zwangsarbeit und direkter Vernichtung lieferte, ist ein Indiz, dass Todt aus denselben Gründen an zu mächtige Feinde geraten war.[238] Dass die Diskussion um einen baldigen Friedensschluss nach Todts Tod und der Wannseekonferenz tabuisiert waren, spricht ferner für ein unnatürliches Ende.

Die Baufirmen

Es war, wie Daniel Goldhagen schreibt, kein Zufall, dass die Jüdinnen*Juden beim Straßenbau zugrunde gehen sollten, sondern eine gewisse Befriedigung für Antisemit*innen, dass die zuvor immerzu als arbeitsscheu Beschimpften nun zu harter Handarbeit gezwungen wurden und dabei auch noch zum Sieg über die Sowjetunion und damit zur Vollendung des Holocaust beitrugen.[239]

---

235 Angrick, S. 84.

236 Victor Klemperer bemerkte oft die Parallelen zwischen dem Jargon der Sportberichterstattung und der Kriegsberichterstattung.

237 So genannt als Herausgeber der Schrift, wahrscheinlich von Albert Speer, »das Erlebnis Reichsautobahn« 1943.

238 Selbst in Auschwitz-Monowitz musste die IG-Farben sich beschweren, um zu erreichen, dass die Häftlinge von der SS verschont und besser ernährt wurden. Das BUNA IV Werk hätte den Bedarf des Militärs an Treibstoff und Reifen (aus synthetischem Gummi) wesentlich eher gedeckt und der Wehrmacht einen großen Dienst erwiesen. Es ist bezeichnend, dass sich selbst für diesen höchst kriegswichtigen Zweck Heydrichs Apparat nicht beschwichtigen ließ, die Vernichtung entschlossen zurückzustellen.

239 Daniel Goldhagen, in: Bennett, The Nazi, the painter and the forgotten story of the ss-road, reaktion books, 2012, S. 93.

Ist es möglich, dass im Bausektor einfach der gewöhnliche Antisemitismus grassierte wie anderswo, sodass viele Firmen »ihren Fuhrpark […] später auch zum Abtransport von Juden zur Erschießung zur Verfügung [stellten]?«[240]

Die heutige Forschung ist sich einig mit dem Bericht des britischen Geheimdienstes von 1945: Die Firmen waren frei für die OT zu arbeiten oder nicht, sie konnten sich die Aufträge aussuchen und haben sich aktiv die am besten bezahlten gewählt. Die Bauaufträge waren hervorragend bezahlt und ein Zwang zum Bauen oder zur Nutzung von Sklav*innenarbeit konnte überhaupt nie zur Debatte stehen, da kein Dissens zwischen Nazi-Organisationen und Baufirmen je vorlag. Mit Ausnahme der enteigneten Firmen mit jüdischen Inhaber*innen florierte die Baubranche im gesamten Dritten Reich ohne die kleinste Reibung.[241] Fast keine der Firmen bekennt sich heute zur eigenen Geschichte oder übernimmt sogar Verantwortung dafür. Wenn die Geschichte überhaupt erwähnt wird, dann wird die Zeit von 1933 – 1945 einfach ausgelassen oder es heißt, man wäre im Wiederaufbau nach 1945 groß geworden und als Firma so zerstört gewesen wie die Städte. Das ist glatt gelogen. So gute Gewinne wie im Dritten Reich machten sie wohl nie wieder, auch wenn sie am Aufbau ebenfalls gut verdienten. Von tausenden Ingenieuren und Wachleuten wurde nur eine Handvoll bestraft, doch selbst die Haupttäter lebten unter echtem Namen weitgehend unbehelligt.[242]

Es ist an der Zeit, alle Baufirmen zur Rechenschaft zu ziehen. Die Nachfolgeorganisation der Gesellschaft zum Bau der Reichsautobahn und somit Rechtsnachfolgerin der Organisation Todt (1933 – 1945) ist seit 2021 die erstmals wieder unter einem Dach zentralisierte »Autobahn GmbH des Bundes«.

Der deutsche Straßenbau war nicht unpolitisch, er stand im Dienste des Holocausts, personell und politisch, nicht in Einzelfällen, sondern systematisch. Die Firmen und Ingenieure haben ihre finanziellen Profite behalten dürfen und mit dem Maschinenpark in der Nachkriegszeit gute Ausgangsbedingungen gehabt. Karrieristen der OT wie Dorsch und Willi Henne haben auch nach dem Krieg von ihrer Mittäterschaft profitiert.[243] Es ist spät, aber besser spät als nie!

---

240 Alle Zitate nach Sandkühler, S. 144.

241 Vgl. Britischer Geheimdienst 1945 und Simon Gogl 2020.

242 Bestraft wurden Ernst Heinrich wegen dreier Morde, ein gewisser Pramor wurde vom Landgericht Oldenburg zu 15 Jahren Haft verurteilt und der Lagerleiter Josef Grzimek wurde 1949 in Polen hingerichtet. Weitere Hinrichtungen gab es in Norwegen. Vgl. Hasbron-Blume und Gogl.

243 »The boom of the Wirtschaftswunder years secured plenty of work not only for German construction firms, but also for the former co-workers of Todt and Speer, whether in the West German building administration or in private industry. […] Xaver Dorsch returned to the private sector and founded the Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft […] in 1951. The former leader of EW (Einsatzgruppe Wiking), Willi Henne, advanced to become the head of the Hessian road administration after his return from Soviet captivity. He retired in 1972. Henne's right-hand man as GB Bau's representative in Norway, Max-Erich Feuchtinger, founded a consulting firm, too. Günther Schulze-Fielitz from the GB Bau joined the construction firm Hochtief in 1948 and became a member of the management board and later supervisory board. In addition, many men who had been delegated to the OT returned to their former positions in private industry. A thorough network analysis could possibly reveal and quantify the extent of the links between the National Socialist building administration, particularly the staff of the OT, GB Bau and GdSt, and the private construction industry both during and after the war.« Gogl, 2019, S. 312f.

Heutige Autobahnen und Fernstraßen in Deutschland, Polen, Österreich, Tschechien, Norwegen und der Ukraine wurden mit dieser grausamen Zwangsarbeit gebaut. Wie die Stolpersteine an die einstigen Bewohner von Häusern erinnern, sollte den wirklichen Erbauer*innen dieser Straßen gedacht werden.[244] Es nützt nichts, die Augen zu verschließen. Und, nomen es omen, erinnert die »Europastraße« an die Geschichte dieses Kontinents, den Abgrund von Sklaverei und Genozid. Um dieses Grauen zu bannen und seiner Wiederholung entgegenzuwirken, sollte es erinnert statt verschwiegen werden. Die meisten der Überlebenden oder ihre Verwandten haben den ihnen zustehenden Stundenlohn, geschweige denn eine Entschädigung, nie erhalten. Es ist höchste Zeit dafür.

244 In allerersten Anfängen ist das mit dem Projekt des Europarates zur E-40 geschehen, auch wenn es wohl eher ein unintendiertes Ergebnis war, ging es doch um die »völkerverbindende Europastraße«. Doch die Geschichte Europas ist keine nur rosige. www.erinnerungspfad-viaregia.eu/Holocaust.php.Die Streckenführung ist heute anders als unter der Nazi-Besatzung: die E40, polnisch A4 und auf ukrainischem Gebiet M 10 liegt fast auf einer direkten Linie zwischen Krakau und Lemberg und macht nicht den Knick nach Süden über Przemysl: von dort führt heute die M 11 nach Lemberg.

Hat die Autobahn Deutschland den Sieg gekostet?

Der ökonomische Irrationalismus des Autobahnbaus könnte die Welt vor einem Sieg der Nazis gerettet haben. Es war ein teures Bauprojekt mit rund 5,34 Milliarden Mark Kosten.[1] Der größte Gläubiger waren die Arbeiter*innen, deren Versicherungsbeiträge für nicht eingetretene Zeiten der Arbeitslosigkeit sie zu 74 Prozent finanzierte. De facto sind die Arbeiter*innen, die Zwangsarbeiter*innen und ihre Nachkommen die Eigentümer*innen von 3800 km Reichsautobahn.

Im Vergleich mit anderen staatlichen Bauprojekten der verschiedenen Investitionsprogramme lag die Reichsautobahn stets deutlich unter dem Wohnungsbau, aber gleichauf mit Wasser- und Straßenbau und beständig über dem Schienenbau.[2] Da die gesamte Bauwirtschaft schon ab 1934 ausgebucht war, ging ihr Bau bis Kriegsbeginn zweifelsfrei zu Lasten anderer Bauten, unabhängig davon, woher das Geld kam.[3] So verbraucht die Wehrmacht 1938 hauptsächlich für den Westwall 8,5 Millionen Tonnen Zement und die Autobahnen 1,8 Millionen.[4] Das war natürlich weniger, aber immerhin noch 21 Prozent so viel wie der Westwall.

Von Anbeginn litt der Reichsautobahnbau an einer Knappheit an den wenigen erfahrenen Tiefbauigenieuren und -firmen, ab 1935 konkurrierte er auch um knappe Baustoffe (Sand, Kies, Zement), und ab 1936 herrschte Knappheit an Eisen. 1937 hat der Materialmangel, wie intern nüchtern festgestellt wurde, »stellenweise den Baufortschritt gehemmt und auch zur Einstellung der Bauarbeiten geführt.«[5] Die 1933 geplanten 6000 bis 6500 km waren von Anfang an über den Möglichkeiten der deutschen Bauwirtschaft, und auch das nach unten korrigierte Ziel von 4000 km »Grundnetz« bis 1939 (und erst später zu bauende weitere 5000 km) war unerreichbar. (Ohne Westwall allerdings wären die 4000 km wohl möglich gewesen.)[6] Aus dem anfänglichen Mangel an Straßenbaumaschinen machte die Propaganda eine Tugend. Ihre Behauptung, sie hätte mit Absicht wenig Maschinen eingesetzt, um mehr Arbeiter anstellen zu können, war eine Lüge,

---

1 Gogl, 2019, S. 67.

2 Gogl, 2019, S. 56.

3 Lärmer, Autobahnbau, S. 82-84 und Gogl, 2019, S. 69.

4 Lärmer, S. 85.

5 ZstA, Hist. Abt. I (Potsdam), R.D., Akte Nr. 1/1, Bl. 251, In: Lärmer, S. 86.

6 Vgl. Lärmer, S. 89.

die jedoch von den meisten Historiker*innen bis heute in anklagender Weise wiederholt wird. Als 1936 genügend Maschinen beschafft waren, wurde »Maschinenarbeit im allgemeinen in dem üblichen Umfang angewendet.«[7] Daraus folgt, i) dass die Autobahn so arbeitsintensiv war, weil Maschinen die ersten 3 Jahre fehlten, ii) dass die Autobahn zu keinem Zeitpunkt »der Ankurbelung der Wirtschaft« diente, wie von Hitler und teils bis heute behauptet wird, da die Bauindustrie ohnehin ausgebucht war, iii) dass allerdings der Maschinenpark beachtlich wuchs.[8] Der tatsächlich militärische Aspekt der Autobahn war neben der organisatorischen Vorbereitung der OT der Maschinenpark, mit dem im Krieg militärische Straßen und andere Anlagen gebaut werden konnten. Gleichwohl steht außer Frage, dass der Autobahnbau andere Bauvorhaben behindert hat.

Wie groß die Knappheit war, zeigt sich daran, dass fast eineinhalb Jahre, bis 6. Dezember 1934, auch Firmen mit jüdischen Besitzern bauen durften. Das geschah, obwohl der »deutsche Industrie und Handelstag« schon vor der ersten Bauschlacht deren Ausschluss gefordert hatte, und Todt darüber hinaus so weit ging, »deutsche Baustoffe« zu fordern.[9] Scheinbar ging es anfangs nicht ohne jüdische Baufirmen, worüber freilich geschwiegen wurde. Wie überlastet die Bauindustrie war zeigt sich des Weiteren an Berichten von absurden Überstunden vieler Arbeiter*innen und in Folge dessen einer Todesquote von einem tödlichen Unfall alle vier km, insgesamt 226 Tote auf den ersten 1000 km.[10]

Fehlende Tiefenrüstung

Die Investitionen in die Autobahn hätten nun in der Vorkriegszeit auch in die sogenannte Tiefenrüstung fließen können, z.B. in ein zweites großes Werk für synthetischen Gummi für Autoreifen (der Weltmarkt mit pflanzlichem Kautschuk war ab Kriegsbeginn vorhersehbar versperrt) oder eine zweite große Raffinerie für synthetisches Braunkohle-Benzin.[11, 12] In Folge solcher Versäumnisse litten die 45 Prozent des Heeres, die motorisiert waren, empfindlich unter Knappheit an Reifen und Treibstoff.[13] Die gro-

---

7 ZstA, Hist. Abt. I (Potsdam), R.D., Akte Nr. 2, Bl. 162, In: Lärmer, S. 87.

8 Der gesamte Gerätepark aller Baufirmen wuchs bis 1938 um: 6000 Betonmischmaschinen, 4700 Bauzüge (4700 Lokomotiven und 120.000 Rollwagen), 2700 Bagger und 12.800 Baugleise. Vgl. Lärmer, S. 86.

9 Ob das trotz Mangel eingehalten wurde, ist nicht bekannt. Vgl. Lärmer, S. 84.

10 Vgl. Lärmer, S. 70.

11 Das Werk für synthetischen Gummi der BASF bei Schkopau bei Halle wurde erst 1936 fertig und ein zweites in Auschwitz Monowitz wurde 1944 vor Fertigstellung in Angriffen der US Airforce zerstört. Es kostete – unter Ausnutzung von Sklavenarbeiter*innen – nur 0,7 Milliarden RM. Vgl. Bernd C. Wagner: IG Auschwitz. Zwangsarbeit und Vernichtung von Häftlingen des Lagers Monowitz 1941–1945. München 2000, S. 56f.

12 Das Werk für »Deutsches Benzin« aus heimischer Braunkohle wurde in Leuna bei Halle schon 1926 von der IG-Farben errichtet. Es konnte in Friedenszeiten nie mit natürlichem Erdöl-Benzin vom Weltmarkt konkurrieren und war somit ein klares Autarkie-Projekt für den von IG-Farben scheinbar vorhergesehenen Krieg.

13 Vgl. Lärmer, S. 108.

ßen Werke in Auschwitz-Monowitz konnten nie fertig gestellt werden und selbst dann wären sie zu spät gekommen.

Bedenkend, dass die britischen und US-Luftangriffe mit großer Kraft erst 1944 die Industrieanlagen zerstörten, und die deutschen Truppen am 4. Dezember 1941 bis auf ca. 30 km an Moskau heranrückten, und dass die Sowjetunion, bis dahin alle Schlachten verlierend, ihre Soldat*innen und Verwaltung demoralisiert, auf der Flucht immer weiter nach Osten, möglicherweise mit dem Fall der Hauptstadt zusammengebrochen wäre, könnte das größte Prestige-Projekt Hitlers das Zünglein an der Waage gewesen sein. Es gab andere strategische Fehler wie die Angriffe auf England und Nordafrika. Aber auch die Autobahn hat Wirtschaftskraft in einem kriegsunwichtigen Sektor gebunden und damit einen Teil beigetragen zum Sieg der Anti-Hitler-Koalition. Dass General Schukow am 5. Dezember 1941 in den ersten erfolgreichen Gegenangriff übergehen konnte, hatte auch damit zu tun, dass die Wehrmacht ohne ausreichenden Nachschub kurz vor Moskau im Schnee feststeckte, während die Rote Armee genügend Treibstoff hatte.[14] Der Spion der Komintern, Richard Sorge, offiziell Korrespondent der Frankfurter Allgemeinen Zeitung in Tokio, hatte darüber hinaus der Moskauer Zentrale schon am 14. September versichert, dass Japan die USA und nicht die Sowjetunion angreifen würde. Er lag richtig, zwei Tage nach Beginn der Offensive bombardierte Japan Pearl Harbor. Alles zusammengenommen ergibt sich das Bild eines Kipppunktes. Zu keinem Zeitpunkt danach kam Deutschland in die Nähe eines Sieges über die Sowjetunion und damit ganz Europas. Benzinmangel, zu langsame Instandsetzung der Schienenwege und Straßen, das Versagen des deutschen Geheimdienstes und Sorges Funkspruch waren die, wenn man so will, deutschen Beträge dazu. So hatten die »Pyramiden des Dritten Reichs« schließlich ihre militärische Wirkung, nur eben ganz anders als von Fritz Todt versprochen. Selbst wenn die Wehrmacht, wie er tönte, 300.000 Mann »mit Sturmgepäck« in 100.000 beschlagnahmten zivilen Autos von der Westgrenze nach Königsberg in 24 Stunden gefahren hätte – militärisch wäre es ohne den kleinsten Nutzen gewesen. Benzin für LKW war knapp und das Nadelöhr war das russische Spurmaß der Eisenbahn östlich von Königsberg und nicht die Autobahn-Strecke im Altreich.

Winfried Wolf schreibt, die NS-Führung habe »die Option Straße« statt der Option Schiene für den Krieg gegen die Sowjetunion gewählt. Darüber hinaus hätte die Reichsbahn ihren Beitrag getan. Die Bahn litt, so die Historiker Negt und Kluge, unter »Realismusproblemen« in Bezug auf die Bedingungen in der Sowjetunion.[15] Ihr Präsident und Reichsverkehrsminister »Dorpmüller meinte, er könnte das sowjetische Spurmaß einfach ›umnageln‹ lassen auf deutsches Maß. Auch an die Unterschiede in der winterlichen Außentemperatur und den in vielen Bereichen schwammigen Boden sowie

14 Erst nachdem der Kommunist und Komintern-Spion Richard Sorge aus Tokio Details des bevorstehenden Angriffs Japans auf die USA gefunkt hatte, als offensichtlich keine Gefahr eines japanischen Angriffs aus Osten drohte, konnte General Schukow seine Truppen aus Sibirien per Eisenbahn nach Moskau verlegen. Die frischen Truppen begannen am 3. Dezember 1941, zwei Tage vor dem vorhergesagten japanischen Angriff auf die USA in Pearl Harbour, mit dem Gegenangriff auf die Wehrmacht.

15 Wolf, S. 143.

die kürzere Reichweite der Wasserkessel westeuropäischer Lokomotiven hat er nicht gedacht. Das Eisenbahnwesen hat wesentlich zur Niederlage Hitlerdeutschlands beigetragen.«[16] Die Deutsche Führung erkannte das glücklicherweise zu spät. Nicht einmal die Dampflokomotiven, wo es sie denn im richtigen Spurmaß gab, waren frostsicher genug, um im russischen Winter zu funktionieren.[17] Erst 1942, nach dem Scheitern vor Moskau, vergab die Bahn den Auftrag für 5000 frostsichere Loks innerhalb eines Jahres, welche die Industrie im gesamten besetzten Europa jedoch nicht so schnell liefern konnte.[18] Hitlers Liebe zu Auto und Autobahn, und die Vernachlässigung der Bahn haben dem knappen Sieg der Zivilisation über die deutsche Barbarei einen großen Dienst erwiesen.

Anlässlich des Sieges ließ die sowjetische Führung einen Film drehen, der auf Englisch 1942 in den USA als »Moscow strikes back« erschien. Darin sind die ikonographisch gewordenen Bilder zu sehen von Rotarmisten in weißen Winteruniformen, die erstmals die Deutschen besiegen. Obwohl die zu sehende Armee hoch technologisiert ist, werden auch viele Soldaten auf Pferden und mit Skiern gezeigt. Die Deutschen hingegen kapitulieren inmitten von großen Schrotthalden zerschossener LKW, ziviler Autos und auch ein Omnibus ist zu sehen. Die ganze Szenerie in einer schneeweißen Landschaft wirkt surreal. Gezeigt werden die deutschen »Herrenmenschen« und ihre dünnen Stiefel und dünne Kleidung. Soweit ist die Szenerie selbst ins kollektive Bewusstsein der Deutschen eingegangen. Nicht eingegangen sind die Bilder, womit der Film die Zuschauer*innen quälte: zahlreiche von den Deutschen ermordete Kinder und erhängte Jugendliche in den befreiten Kleinstädten. Die Rote Armee wurde von der Bevölkerung sichtlich glücklich als Befreierin begrüßt.[19]

---

16 »zumal was den Krieg im Osten betraf. Bereits am Jahresende 1941 war die deutsche Front in der UdSSR 800 Kilometer von ihrer Ausgangsstellung (in Polen) entfernt; die Länge dieser Front betrug 2000 Kilometer. Diese Entfernungen […] konnten ausschließlich mit den Eisenbahnen bewältigt werden.« Wolf, Winfried, S. 140 und S. 142.

17 Vgl. Wolf, Winfried, S. 143.

18 Wolf, S. 142.

19 In keiner Armee kämpften mehr Frauen und mehr Juden*Jüdinnen, laut Yad Vashem waren es bis zu 500.000. 1941-1945 Jews in the Red Army, https://www.yadvashem.org/research/research-projects/soldiers.html. Museum zur Erinnerung an die jüdischen Kämpfer im 2. Weltkrieg, www.jwmww2.org/USSR_arena und 1941–1945 – Jews in the Red Army, https://www.yadvashem.org/research/research-projects/soldiers.html.

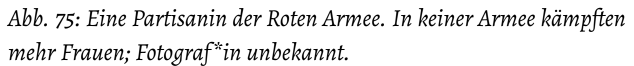


*Abb. 75: Eine Partisanin der Roten Armee. In keiner Armee kämpften mehr Frauen; Fotograf*in unbekannt.*



Abb. 76: Ein einfacher Soldat der Roten Armee in weißer Winterkleidung beim Angriff auf die Deutschen vor Moskau; Quelle: Kopalin/Varlamov/Neewsreel, UdSSR/USA, »Moscow Strikes Back« 1942.



Abb. 77: Eine von vielen Pilotinnen: Jekaterina Budanova vor ihrem Flugzeug; Foto: UdSSR/Wikimedia.



Entnazifizierungsversuche

Am 8. bzw. 9. Mai 1945 war das Grauen endlich vorbei. Sechs Jahre Völkermord und Angriffskriege der Deutschen und ihrer Verbündeten, zwölf Jahre Nazismus und 23 Jahre italienischer Faschismus waren zu Ende. Wenn wir den Ersten Weltkrieg als Ausbruch des deutschen und österreichischen Imperialismus in Europa zum Ausgangspunkt nehmen, dann war am 9. Mai eine Epoche von 31 Jahren Krieg und schwersten staatlichen Verbrechen beendet. Schon beim Einmarsch in Belgien ermordeten die Deutschen 1914 unbewaffnete Bauern, ab 1917 wurden Rote Matrosen vom Oberkommando des Heeres ohne Prozess erschossen. An Heiligabend 1918 eröffneten die kaisertreuen Truppenreste mit Billigung oder zumindest ohne Widerspruch durch Friedrich Ebert das Feuer auf die revolutionären Matrosen der Volksmarinedivision im Berliner Stadtschloss. Sie begannen, was nie so heißen sollte und es dennoch gewesen ist, einen Bürgerkrieg, der bis zum Hamburger Aufstand 1923 andauerte und nach friedlichen Phasen über vier Jahre hinweg immer wieder aufflackerte.[1] Wenn man den Anschlag auf die Volksmarinedivision und die folgenden Putschversuche und anti-demokratischen und antisozialistischen Kämpfe der Freikorps als Rechten Terror erkennen kann, lässt sich die deren Blutspur durch vier deutsche Staaten bis zum NSU 2.0 verfolgen. Diese Tradition hat Demokratie und Egalitarismus noch nie anerkannt.

Die Epoche barbarischer Grausamkeit und ihr Abgleiten schon von 1914 an fasste Karl Kraus in seinem Lebenswerk »Die letzten Tage der Menschheit« in einer Art zusammen, die vom Ende her gesehen noch zu sanft, zu humorvoll und naiv wirkt, obwohl der hellsichtige Kraus doch versuchte, dem Zynismus seiner Zeit die Maske zu entreißen.

Aus dem Sieg der Anti-Hitler-Koalition folgte bekanntlich die Aufteilung Deutschlands in vier Besatzungszonen und nach vier Jahren in zwei Republiken. An dieser Grenze endet der Konsens der Deutschen über ihre Geschichte, oder vielmehr, wurde der Zustand der Uneinheitlichkeit, den die Volksgemeinschaft unterdrückt hatte, wieder hergestellt. Die*Der Leser*in wird kaum alle weiteren Thesen teilen, und daher sollen ihre Prämissen im Folgenden erläutert werden, um zumindest nachvollziehbar zu sein.

1 Vgl. Gietinger, Das Jahr 1918.

Sozialwissenschaftlich waren die beiden Republiken ein seltenes Experiment, ähnlich einer psychologischen Zwillings-Studie: zwei grundverschiedene politische Systeme bei ansonsten fast gleichen Ausgangsbedingungen mit zeitgleichem Versuchsbeginn. Sogar eine geteilte Stadt war enthalten, Fabriken, Familien und Firmen wurden geteilt (BMW und EMW, Audi und Sachsenring usw.). Im Vergleich lässt sich erkennen, was die beiden Systeme hervorbringen, aber auch was eben zu Deutschland gehört, zu Europa, zum Zeitgeist oder zum Kalten Krieg.

Der Eifer, mit dem sich die Deutschen der 1950er und 1960er Jahre auf ihre Autos und Autobahnen stürzten hatte viel mit dem verdrängten Nazismus zu tun, wie viele Zeitzeug*innen und die Frankfurter Schule mit einer Mischung aus Spott, Sorge und Verachtung bemerkten. Zur BRD liegen dazu einige psychologische und soziologische Studien vor, zur DDR jedoch fast keine. Dabei glichen sich beide Republiken bis Mitte der 1950er Jahre in der Abwesenheit von Bequemlichkeiten oder gar Wohlstand für die Mehrheit weitgehend. Um die in den 45 Jahren unterschiedlichen Wege der Verdrängung, aber auch der gelungenen Aufarbeitung zu erklären, ist ein Blick in diese ersten Jahre hilfreich, als die Fassade von den sich zum Besseren gewandelten Deutschen noch nicht stand und somit vieles noch offen erkennbar ist, was später gut versteckt wurde.

Ich gehe von drei Prämissen aus, die eigentlich nur eine Fußnote verdienen, da die Faktenlage eindeutig ist. Da sie aber an der deutschen Ideologie der Gegenwart rühren, ist ihnen ein ganzes Kapitel gewidmet und ich habe sie mit einigen Zeug*innen und deren Zitaten belegt.

1. Kontinuität nazistischen Denkens und Fühlens

Die Mehrzahl der Deutschen war keineswegs völlig geläutert und hat dem Nazismus in verschiedenen Formen nachgetrauert, vor und nach den Republikgründungen, auf beiden Seiten der Elbe. Die Narrative von der »Stunde Null« und dem »neuen Deutschland« waren sehr unterschiedlich, aber identisch in dem einen Umstand, dass beide mit der Notwendigkeit gerechtfertigte kollektive Lügen waren und sich zu lang wirksamen Lebenslügen auswachsen würden.

2. Anhaltende politisch selektive, europäisch-innerdeutsche Migration

Die deutschen Migrationsströme ab Beginn der Invasion in Ostpreußen und Mitteleuropas 1944 bis zum Bau der Mauer 1961 waren politisch selektiv. Dies war im ersten Schritt eine Flucht aus Osteuropa. Nach Aufteilung des restlichen Deutschlands im Sommer 1945 (oder, das vorhersehend, auch schon zuvor) folgte eine weitere innerdeutsche Migration. Alle bekannten und höchsten Nazis entzogen sich der sowjetischen bzw. später der ostdeutschen Justiz und ließen sich, sofern sie in Europa blieben, fast ausnahmslos in den Westsektoren der BRD und Österreichs nieder. Vieles spricht dafür, dass auch die mittleren Ränge das ungefährlichere und, was die berufliche Laufbahn anging, erfolgreichere Leben im Westen gewählt haben.[2] Schon ein Jahr nach Kriegs-

2 In der Encyclopedia of Ghettos and Camps sind zahlreiche Migrationsgeschichten bzw. Fluchtgeschichten von Personen dokumentiert, die sich damit der Anklage wegen Verbrechen gegen die

ende war das riesige Sonderlager nur für SS-Männer bei Nürnberg ein starkes Indiz, wo diese sich in Kriegsgefangenschaft begeben hatten, sofern sie es beeinflussen konnten. In den Händen der Roten Armee wären sie wohl in Sibirien verpflegt worden und hätten sich mit hohen Haftstrafen oder gar der Todesstrafe bedroht gesehen. Im amerikanischen Sektor hatte ihr Lager hingegen sogar eine eigene Bäckerei und es gab jeden Tag frisches Brot. Warum hätten überzeugte Nazis und/oder Kriegsverbrecher*innen in der sowjetischen Zone bleiben sollen?

Auch wer nur ein einfacher Nazi war oder Angst vor »den Russen« hatte oder die rassistische Propaganda immer noch glaubte, wird wohl die westliche Besatzung der »jüdisch-bolschewistischen« vorgezogen haben. Die Propaganda gegen die Westmächte war im NS nicht vergleichbar mit dem Antislawismus und der Dämonisierung der Sowjetunion als Reich des Bösen.

Wer als Kommunist*in oder Sozialist*in im Exil oder Lager überlebte, wird hingegen eher den »einzigen antifaschistischen Staat[es] auf deutschem Boden« gewählt haben, so wie die meisten Intellektuellen und Künstler*innen.[3, 4]

Dazu kamen einschränkend die nicht-politischen Faktoren: Ein Dach über dem Kopf, ein warmes Bett, eine Arbeitsstelle, Familie, Freund*innen. Jedoch waren bis zum Mauerbau 16 Jahre Zeit, aus der ersten Not herauszukommen und eine Seite des noch in beide Seiten offenen Eisernen Vorhangs zu wählen. Auch eine West-Ost-Migration gab es, wenngleich sie immer kleiner war als anders herum.

3. Teilweise Entnazifizierung nur in der DDR

Die anfangs mäßig und unter Adenauer nicht mehr versteckte NS-Kontinuität war in der BRD wesentlich stärker als in der DDR. Die DDR hat im Verhältnis zur Bevölkerung sechsmal so viele Nazis verurteilt wie die BRD, bei durchschnittlich viel höherem Strafmaß. Sie hat fast alle Schullehrer*innen, Polizisten, Richter und Staatsanwälte mit brauner Vergangenheit, das bedeutete fast alle, entlassen. In der BRD wurde kaum jemand dauerhaft aus dem Dienst entlassen. Alle historischen Fakten sprechen gegen eine Äquidistanz von DDR und BRD. Die DDR hatte ohne Zweifel mehr NS-Kontinuität gehabt als sie sich selbst eingestehen wollte, aber eben doch wesentlich weniger als die BRD.

Menschlichkeit in der SBZ und DDR entzogen. Die meisten wurden in der BRD nicht angeklagt und entgingen so dem Prozess und ihrer Strafe. Vgl. ebd, Part B, S. 1201.

3 Mit der großen Ausnahme der Frankfurter Schule waren das unter anderem: Berthold Brecht, Johannes R. Becher, John Heartfield, Hans Eisler und Ernst Bloch. Manche hatten im Land überlebt wie Viktor Klemperer, Otto Dix oder Fritz Cremer. Peter Hacks und einige andere entschieden sich später für die DDR. Dass Manche sie wieder verließen und selbst ihre besten Parteigänger in die Mühlen der stalinistischen Prozesse gerieten oder fliehen mussten wie Ernst Bloch, Leo Kofler, Wolfgang Harich, Walther Janka oder Paul Merker. https://de.wikipedia.org/wiki/Paul_Merker#USA,_Sowjetunion,_Deutschland.

4 Wer die sexuelle Gewalt gegen deutsche Frauen beklagt, sollte 1939 und nicht 1945 mit der Untersuchung beginnen.

Viktor Klemperer als Zeitzeuge

In den Seminaren mit den Studierenden an der FU-Berlin stellten wir immer wieder fest, dass trotz des verbreiteten Gefühls, mit dem Thema »Drittes Reich« übersättigt zu sein, riesige Wissenslücken klaffen. Fragen Sie sich selbst einmal: Was wissen Sie über die vier Jahre der alliierten Besatzungszonen? Haben Sie schon einmal von den Fliegerprozessen gehört? Wie ist die DDR mit den Millionen NSDAP-Mitgliedern umgesprungen? Wie und wann wurden aus den 44 Prozent NSDAP-Wähler*innen Ex-Nazis? Was wurde aus ihrer Zerknirschung? Wenn am Ende der zwölf Jahre 90 Prozent Nazis waren, wie ein überlebender Widerstandskämpfer anklagte, wurde diese Mehrheit tatsächlich zu Demokrat*innen?[5] Und wenn ja, wann und wie?

Unter den vielen Büchern halte ich zwei für sehr wertvoll. Susan Neiman fasste den Stand der Entnazifizierung beider Republiken mit vielen wissenschaftlichen Quellen prägnant zusammen. Der zweite Zeitzeuge ist der jüdische Überlebende und Romanist Viktor Klemperer, der in seinen Tagebüchern teils jeden Tag der 1930er, 1940er und 1950er penibel dokumentiert hat. Er hinterließ uns einen ungeschminkten Alltagsbericht eines Intellektuellen mit guten Ohren und klaren Gedanken. So können wir einmal aus der üblichen Vogelperspektive der Nachkommen und einmal aus der unüblichen Froschperspektive auf die Besatzungszonen auf die Nachkriegszeit blicken.

Klemperer berichtet von Wirrungen und Krämpfen der Mehrheit der Deutschen in den ersten Jahren nach der Niederlage: von Antifaschisten, die trotzdem an eine Weltherrschaft der Illuminaten glauben, von angeblichen Hitlergegner*innen, die offen zugeben, nur wegen der Niederlage enttäuscht zu sein, von Altnazis, die ihn um einen »Persilschein« baten, weil sie ihn noch auf der Straße zuletzt gegrüßte hätten, von Leugnung des Holocausts und offener Befürwortung der Krankenmorde sowie allgegenwärtigem Antisemitismus und Hass auf »die Russen«. Diese Berichte in zwei dicken Bänden zeigen kein Bild einer Bevölkerung, die zerknirscht ihre Niederlage anerkannte und Menschenrechte, Gerechtigkeit und Demokratie begrüßte. Die folgenden Eintragungen sind ein Ausschnitt aus der Zeit der sowjetischen Besatzungszone, überwiegend aus Dresden, Berlin und den Tram- und Zugabteilen:

> »Irgendwie hierhin gehört auch diese Scene aus der Tram am 10/5 zwischen Post- und Albertplatz. Auf dem Vorderperon ein junger Mensch ziemlich armselig, gar nicht jüdisch, nur die Augen dunkel. Er hält – Seltenheit! – eine richtige Cigarre, keinen Stummel im Mund, ohne zu rauchen. Zwei Stimmen hinter mir. – »Ein Jude … Natürlich. Na, wenn die jetzt zurückkommen. Da werden die Geschäfte blühen!« Ich sah die beiden beim Aussteigen. Jung, üppig blond, brutal, nazistischer Typus.«[6]
>
> »Das Interessanteste an Heinsch aber [dem Klemperer glaubhafte antifaschistische Gesinnung attestierte] war dies: es zeigt sich, daß er felsenfest an die Weltherrschaft des im Freimaurertum organisierten Judentums glaubt. Centrale sei in Jerusalem, in USA säßen die hochgradigen. […]«[7]

---

5 Interview des Autors mit Jutta Harnisch von der VVN-BdA Berlin 2020.

6 Klemperer, Tagebücher, 1945 – 1950, S. 247.

7 Ebd., S. 419.

»[…] dazwischen wieder ein bittsteller [um einen »Persilschein«] da, dem ich nicht helfen konnte. […] Der Mann, gegen 40, Studienrat an einer Ingenieur-Fachschule, ist eben entlassen und zum Bauarbeiter degradiert. Er war seit 33 Pg [NSDAP-Parteigenosse], davon 2 $\frac{1}{2}$ Jahre SA-Mann.«[8]

»Dann beim Frühstück in der Kantine kam ein älterer Mensch an mich heran, aus dem Arbeiterstand hervorgegangen, gutaussehend, nachher auch von Seidemann gut beleumundet: ›Eine Gewissensfrage, Herr Prof. Neben mir sitzt eine Lehrerin, 20 Jahre aus Beamtenfamilie, LDP. Sie schreibt eine Arbeit statt Ihnen zuzuhören. Ich sage ihr, sie soll doch den Vortrag beachten. Antwort: ›Nein – der Mann ist mir unsympathisch.‹ Sie will nichts von Juden wissen, es ist ihr eingeprägt worden, sie seien schmutzig, niedrig usw. Soll ich sie anzeigen, soll sie aus dem Lehrerberuf entfernt werden?‹« … Einer von 160 Neulehrern verrät sich. Wieviele verraten sich nicht, wieviele sind wirklich echte??«[9]

»Gladewitz sagte gestern [1947]: »Woran liegt das? Die gemeinsten Greuelmärchen der Nazis wurden geglaubt. Und jetzt? 100 Zeugen, die absolutesten Beweise für das Gräßliche der KZ's usw. Umsonst! Das alles soll nicht wahr, soll mindestens ›übertrieben‹ sein, wir dringen nicht durch! Das ist das Trostlose an unserer Situation. Da hilft keine VVN [Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes].«[10]

Das alles war kein Geheimnis: »Die Alliierten spotten darüber [die Entnazifizierungsversuche]. Sie sind mißtrauisch, man kann es den Franzosen nicht verdenken, wenn sie die Ruhr behalten wollen.«[11] Klemperer schwankte Jahrelang zwischen Hoffnung und Verzweiflung und setzte ab dem Aufstand am 17. Juni 1953 sein Vertrauen mehr in die Besatzungsmacht als in die von selbst betriebene Entnazifizierung der Deutschen. Was damals beide Republiken verschwiegen und bis heute unbekannt ist, sind die Überfälle auf die wenigen noch verbleibenden jüdischen Häuser und Jüd*innen in einigen Städten während der Unruhen. Es fiel nur deshalb nicht sehr auf, weil es fast keine mehr gab. Bekannt wurde in der DDR die Befreiung der KZ-Kommandantin Giese aus einem Gefängnis, die in die BRD floh und ihrer Strafe entging.[12]

---

8 Ebd., S. 136.

9 Ebd. S. 344. Die Lehrerin wurde nicht hinausgeworfen soweit es im Tagebuch ersichtlich ist. Ein Kreis von Fachleuten war geteilt und meinte, Neulehrer*innen wie sie doch noch erreichen zu können.

10 Ebd., S. 452. VVN=Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes.

11 J.R. Becher in Dresden in kleiner Runde, ebd., S. 230.

12 In Halle und vermutlich auch anderswo wurden Kriegsverbrecherinnen aus den Gefängnissen befreit. Die vormalige KZ-Aufseherin Giese entkam dem Gefängnis in Halle und damit wahrscheinlich der Todesstrafe. Sie flüchtete in die BRD und wurde nie belangt. Vgl. Encyclopedia of Ghettos and Camps, Part B, S. 1201.
Klemperer scheint am 17.6. das letzte Vertrauen in die Deutschen verloren zu haben.
Konrad Weiß berichtet, es hätte schon 1952 antisemitische Drangsalierungen der verbleibenden jüdischen Bevölkerung gegeben. Demnach wäre der 17. Juni 1953 der Höhepunkt dieser Tendenz gewesen, mit der nicht staatlich gewollten und sich verselbstständigten Steigerung bis fast zum Pogrom. Vgl. Weiß im Interview am 9.2.2021, https://radiocorax.de/ich-schaeme-mich-ueber-kontinuitaeten-von-rassismus-und-antisemitismus-im-gespraech-mit-konrad-weiss/.

Klemperer berichtete dies aus Dresden und Berlin, überwiegend aus der SBZ und später der DDR. Viele Indizien legen nahe, dass die Situation in den westlichen Zonen und der BRD eher noch schlimmer war. Betholt Brechts Kollegin und Liebhaberin Ruth Berlau berichtete 1948 über Kinder, die ihrem amerikanischen Spielkameraden in München drohten: »Don't say that or you'll be burned in the stoves« und: »They'll make you into a piece of soap.«[13] Ihr Kollege Hans Albers musste seinen Hass auf die Nazis in München unterdrücken, da er von ihnen überall umgeben war.[14] Und Helene Weigel notierte 1950 über das Münchner Oktoberfest:

> »Plötzlich habe sich Brechts Gesicht violett verfärbt. ›Ich glaubte, Ruth und ich hätten es mit einem Schlaganfall zu tun. Plötzlich sprang er auf. Ruth und ich erhoben uns ebenfalls. Brecht stieß die Bänke um, auf denen wir gesessen hatten, und stampfte hinaus. Wir hinterher.‹ Es wurde ein antisemitisches Lied gesungen. Der Eindruck, von unbelehrbaren Nazis umgeben zu sein, ließ sie die ganze Zeit in München nicht los.«[15]

Von einem Eklat oder weiteren Besuchern, die wenigstens hinausgingen oder die Antisemiten gar zur Rede stellten, berichtet Weigel in ihrem Tagebuch nicht. In der DDR hätten die Männer ähnlich denken und zu Hause schimpfen, aber nicht ihre Lieder offen singen können. 1950 hätte so ein Vorfall Lagerhaft in Sibirien und Arrest noch am selben Tag bedeuten können.

Bilanz der Republiken

Susan Neiman schreibt heute aus einer die SBZ/DDR mitdenkenden Perspektive. Sie betrachtet deren Entnazifizierungserfolge als Teil der Bilanz des heutigen Deutschlands. »Auch wenn der vom Staat getragene Antifaschismus langsam zu einer Phrase wurde, ist es wichtig, daran zu erinnern, wie die DDR Westdeutschland in vielem voraus war.«[16] Viele ihrer Interviewpartner*innen aus der DDR lehnen diese oder Teile von ihr aus den verschiedensten Gründen ab, jedoch niemand setzte etwas aus am »staatlich verordneten Antifaschismus.« Im Gegenteil, wünschten ihn alle für die Gegenwart zurück. Heute weitgehend vergessen ist, dass auch die Westalliierten den Antifaschismus verordnen *mussten*. Ab der Staatsgründung der BRD sind sie leider wieder davon abgerückt. Heute zu unterstellen, Antifaschismus und Entnazifizierung hätten nicht von oben verordnet werden müssen, unterstellt zugleich, es hätte eine starke demokratische Basis gegeben, die es alleine geschafft hätte.[17] Das ist falsch. Die Mehrheit der

---

13 Sabine Kebir, Mein Herz liegt neben der Schreibmaschine: Ruth Berlaus Leben vor, mit und nach Bertold Brecht, Editions Lalla Moulati, Algier, 2006, S. 242.

14 Der in München lebende Schauspieler Hans Albers »sprach über seinen nur mühsam verdeckten Nazihass und seine Freude, endlich den Mackie Messer zu spielen […]« Kebir, S. 241.

15 Kebir, S. 272.

16 Neiman, S. 120. Das Zitat im Zitat: Daniela Dahn, Der Schnee von gestern ist die Sintflut von Morgen, Hamburg 2019, S. 91.

17 Zum staatlichen Antifaschismus der DDR gehörten Pflichtbesuche in KZ-Gedenkstätten, als diese in der BRD noch gar keine Gedenkstätten waren; hunderte (!) Filme in Fernsehen und Kino mit antifaschistischer Botschaft, die Omnipräsenz von ermordeten Antifaschist*innen in den Namen von Straßen, Schulen, Kindergärten, Kollektiven, LPG usw., die Ächtung und Verfolgung von

Deutschen waren Nazis, und viele blieben es nach 1945. Von alleine hätte sich Deutschland nicht einmal teilweise entnazifiziert. Wie heute weitgehend vergessen, und auch vergessen werden soll, waren die Bemühungen in Ost und West sehr ungleich. Neiman resümiert, dass nach zwölf Jahren Nazipropaganda nichts anderes als der staatlich verordnete Antifaschismus der DDR notwendig und richtig war. Da es ihn in der BRD nicht gab und nicht gibt, unterscheidet sie sich in dieser Hinsicht von der DDR: »In der Aufarbeitung der Nazivergangenheit stand Ostdeutschland besser als Westdeutschland da. […] Mir ist bewusst, dass diese These das politische Äquivalent dazu ist, in einem altmodischen Duell den Fehdehandschuh hinzuwerfen.«[18]

Im der Fläche nach kleineren Ostberlin standen 1990 246 Denkmäler für die Opfer des Nationalsozialismus, im größeren Westberlin waren es nur 177.[19] In der DDR kam es zu »doppelt so viele[n] Verurteilungen [wegen Verbrechen gegen die Menschlichkeit] wie in Westdeutschland, bezogen auf die Bevölkerungszahl waren es sogar sechsmal so viele. Daher müssen wir davon ausgehen, dass die Mehrzahl der früheren Nazis, die besonders schwer belastet waren, es, wenn möglich, vorgezogen hat, in den Westen zu gehen.«[20]

Der 8. Mai wurde 1949 Feiertag als »Tag der Befreiung vom Faschismus«. In der BRD wurde er überhaupt als solcher erst 1985 von Weizäckers Rede anerkannt und 2020 erstmals in Berlin als Feiertag gewürdigt. »Da die DDR seit ihren Anfängen von einem Tag der Befreiung gesprochen hat, verwarf Konrad Adenauer das Wort »Befreiung« als kommunistisch. Obgleich das ostdeutsche Narrativ wie die meisten Narrative unvollständig blieb, war sein Tenor glasklar: DIE NAZIS WAREN BÖSE, SIE ZU BESIEGEN WAR GUT, daran bestand in der einen Hälfte des Landes keine Zweifel. Demgegenüber war diese schlichte Erklärung im Westen vierzig Jahre lang mit Ambivalenzen durchsetzt.«[21]

Die Alliierten haben über die Entnazifizierungs-Beteuerungen der Deutschen gespottet. Jedoch, dass umgekehrt die Altnazis die Alliierten verhöhnt hätten, ist nur von den Westsektoren und der BRD überliefert, denn »Unstrittig ist auch, dass die von den Alliierten in Westdeutschland durchgeführte Entnazifizierung ein Desaster war.«[22] Es gab genügend Schleichwege zum »Persilschein«.[23] Über die Prozesse mit 12.890 Verurteilten, davon 129 zum Tode in der DDR hat niemand gelacht.[24] Ich habe von nieman-

---

NS-Verharmlosung wozu der »flotte Spruch« aber-die-Autobahn gehörte; der 8. Mai als Feiertag der Befreiung; die Zerschlagung von allen Nazi-Gruppierungen wie ODESSA, die Kampfgruppe gegen Unmenschlichkeit und daraus resultierend NPD, Wehrsportgruppe Hoffmann, NSU usw. Die Enteignung fast aller Kriegs- und Arisierungsprofiteur*innen; Denkmäler für die Opfer des Faschismus waren präsent im öffentlichen Raum, selbst in Dörfern. vgl. Neiman.

18 Neiman, S. 120. Das Zitat im Zitat: Daniela Dahn, Der Schnee von gestern ist die Sintflut von Morgen, Hamburg 2019, S. 91.

19 Vgl. Neiman.

20 Ingo Müller, die Verfolgung der Naziverbrechen in Ost und West, In: Neiman, S. 153.

21 Neiman, S. 124.

22 Ebd. S. 51.

23 Ebd, S. 81.

24 Verurteilte Nazis in der DDR: 12890; BRD: 6488. Todesurteile DDR: 129, BRD: 0. (ohne die Waldheimer-Prozesse gerechnet) In: Neiman, S. 153 und Braunbuch 1968, Einführung.

dem den Bericht gehört, die Oma oder der Onkel hätte in der DDR leichtfertig »aber Hitler hat die Autobahn gebaut« gesagt oder gar direkt das Dritte Reich gelobt. Dass aus der alten BRD fast jede*r solche Anekdoten kennt, hat hierin seine materiellen Gründe, es gab keinen Grund, sich in Acht zu nehmen. In der SBZ/DDR herrschte eine gewisse begründete Furcht, sich als Altnazi zu zeigen.

Wenn Personen in öffentlichen Ämtern als ehemals hohe Nazis enttarnt wurden, wurden sie in den meisten Fällen wie Ernst Großmann aus dem ZK entlassen und degradiert. Viktor Klemperer berichtet von einem SA-Mann, der sofort als Lehrer entlassen wurde. In manchen Fällen wurde auch in der DDR vertuscht und geschwiegen, so z.B. beim Stellvertretenden Chefredakteur der Zeitung »Neues Deutschland«, beim stellvertretenden Chef der ADN (das war das Äquivalent zur DPA), bei vielen Ärzt*innen und in den Kirchen.

In der BRD hingegen saßen ehemalige hohe Nazis und Kriegsverbrecher*innen in hohen und höchsten Ämtern. Mit Hans Globke, Heinrich Lübke, Georg Kiesinger und Gustav Gehlen waren Altnazis aus höchster Verantwortung für Krieg und Holocaust: Chef des Bundeskanzleramtes, Bundespräsident, Bundeskanzler und Chef des ersten Geheimdienstes. 1968 zählte das »Braunbuch BRD« 20 Angehörige des Bundeskabinetts und Staatssekretäre; 189 Generale, Admirale und Offiziere; 1118 hohe Justizbeamte, Staatsanwälte und Richter; 244 leitende Beamte des Auswärtigen Amtes, der Bonner Botschaften und Konsulate sowie 300 Beamte der Polizei und des Verfassungsschutzes mit einer Nazivergangenheit. Viele von ihnen wären in der DDR und auch in Polen, Jugoslawien, Frankreich und der UdSSR vor Gericht gestellt worden.[25] Wer hätte die alte BRD entnazifizieren sollen? Altnazis hätten Altnazis vor Gericht stellen und verurteilen sollen. Kein Wunder, dass es nicht dazu kam. Sogar das Verbotsverfahren gegen die Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes VVN platzte 1962, weil die braune Vergangenheit der Richter und des Staatsanwaltes schließlich ans Licht kam und die Regierung dann doch den internationalen Skandal fürchtete.[26]

Der Historiker Götz Aly attestiert dem Braunbuch, in 99 Prozent der Anklagen richtig gelegen zu haben.

> »In der alten Bundesrepublik galt der Band lange als politische Pornographie. Natürlich handelte es sich dabei um Propaganda, in wenigen Ausnahmefällen sogar um Fälschungen, aber ein gedankenloses Machwerk war das Braunbuch nicht. Vielmehr erwiesen sich seine empirischen Grundlagen als äußerst beständig, die Irrtumsquote lag deutlich unter einem Prozent. […]

25 Als Definition für »Kriegs- und Naziverbrechen« zählte das Braunbuch: Finanzierung und Hilfe der NSDAP vor der Machtübertragung, Mithilfe und Profit aus den Angriffskriegen, Mithilfe und Profit im Holocaust, Morde an Widerstandskämpfer*innen. Vgl. Braunbuch: Kriegs- und Naziverbrecher in der Bundesrepublik und in Westberlin -Staat, Wirtschaft, Verwaltung, Armee, Justiz, Wissenschaft, Nationalrat der Nationalen Front des Demokratischen Deutschland, Dokumentationszentrum der Staatlichen Archivverwaltung der DDR, Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin [1965] 1968, online: https://entnazifizierungjetzt.de/1968-berlin-braunbuch.

26 Das waren der Präsident des Verwaltungsgerichtes Fritz Werner, der Richter Eugen Hering und der Staatsanwalt Hermann Reuß.

> Der Haupteinwand, der heute gegen das Braunbuch erhoben werden kann, besteht darin, dass es zu wenige Namen nannte. Eben wegen der kompakten Fülle angesehener westdeutscher Adressen erweckte es ungewollt auch die Illusion, alle Nichtgenannten hätten mit dem Nationalsozialismus nichts oder nur wenig zu tun gehabt. Davon konnte keine Rede sein, wie die Forschungen der vergangenen Jahrzehnte zeigen.«[27]

Die Sichtung der sogenannten Stasi-Akten hat Alys Verdacht bestätigt, jedoch mit einer Wendung. Die DDR und insbesondere ihr Geheimdienst besaßen schon in den 1960er Jahren weit vollständigere Listen und Beweise von Kriegsverbrechern in ganz Westeuropa (und ihrer Opfer), als sie publizierten. Da sie sie nicht aus Rücksicht auf diese zurückgehalten haben werden, kann das Motiv nur gewesen sein, sie damit erpressen zu können. Das hat dem Kampf um Gerechtigkeit sehr geschadet, ob es der DDR genützt hat, wissen wir nicht. Vielleicht hätte Daghani sonst seine Peiniger ins Gefängnis bringen können. Dennoch war (und ist) das Braunbuch eben ein wichtiges Forschungsergebnis, wie mittlerweile sogar die Gedenkstätte Topographie des Terrors anerkennt, wo das Braunbuch in einer Glasvitrine liegt.

Wenn nun gegen die DDR nicht gleich das Äquidistanz-Argument eingewendet wird, dann wird mindestens eingeworfen, dass die Mehrheit sich doch aus ganz normalen Alltagsnazis und Mitläufer*innen zusammensetzte. Daran ist einiges richtig, denn auch die DDR konnte es sich nicht leisten, ihren Teil der 8.5 Millionen Ex-NSDAP-Mitglieder (jede*r fünfte Deutsche) zu verurteilen.[28] Wer hätte dann noch das Staatsvolk bilden sollen? Es gibt keine Statistik der durchschnittlichen Ex-NSDAP-Quote in beiden Republiken, weil beide es nicht genau wissen wollten. Die DDR hat es sich immerhin geleistet, zehntausende SS-Männer und mittlere und höhere Schreibtischtäter und Offiziere zu deklassieren, zu verurteilen und noch viel mehr zum »rübermachen« zu bewegen. In den vier Jahre der SBZ wurden tausende kleine und mittlere Nazis wie meine Urgroßväter in die sowjetischen Lager eingewiesen und viele fanden dort den Tod. Auch in den Westsektoren wurden tausende Nazis interniert, und in Ermangelung von anderen Baracken dienten dort ebenso alte KZs und Gefangenenlager als Gefängnis. (Allerdings lag die Todesquote niedriger als im Osten. Das bewog eine jüdische Gruppe ehemaliger Partisan*innen zu einem Giftanschlag auf das Internierungslager für 12 – 15.000 SS-Männer bei Nürnberg 1946.)[29]

---

27 Götz Aly, Rezension des Reprints 2002, In: Bücher.de, zitiert nach: https://entnazifizierungjetzt.de/1968-berlin-braunbuch/ (Stand 27. Januar 2021) Das Braunbuch BRD ist jedoch bei Bücher.de nicht mehr gelistet, stattdessen ein »Braunbuch DDR« eines gewissen bhv-Verlages, auch das Zitat von Aly ist nicht mehr online. Es ist noch hier erhalten: https://www.trueten.de/archives/676-Jetzt-online-Braunbuch-Kriegs-und-Naziverbrecher-in-der-Bundesrepublik-und-in-Westberlin.html.

28 Die US-Armee fand 10.7 Millionen Mitgliedskarten 1945, sie wurden im Berlin Document Centre verwahrt und 1994 dem Bundesarchiv übergeben. Die Forschung geht heute jedoch von nur 8 bis 9 Millionen Mitgliedern aus.

29 Die Gruppe Nakkam wollte zuerst das Trinkwasser in Nürnberg vergiften, verwarf dann den Plan. Ob der Anschlag auf das SS-Lager gelang ist umstritten. Sie töten eine nicht genau bekannte Zahl von SS-Männern durch vergiftete Brote, jedoch nicht wie geplant, alle.

Abb. 78: Die Witwe von Fritz Schmenkel, der desertierte und für die Rote Armee gegen die Wehrmacht kämpfte, erhält posthum an Stelle ihres Mannes vom Präsidenten der Sowjetunion Leonid Breschnew 1964 den Orden »Held der Sowjetunion« in Berlin/DDR. In der BRD wäre jemand wie Schmenkel immer noch als Deserteur vor Gericht gestellt worden; Foto: Institut für Marxismus-Leninismus beim ZK der SED; Mit der Sowjetunion für immer fest verbunden: eine Bilddokumentation, Dietz Verlag Berlin 1974.



Abb. 79: Eine Militärparade anlässlich des 8. Mais, Tag des Sieges und der Befreiung, in Berlin/DDR, wahrscheinlich 1960er Jahre; Foto: Mit der Sowjetunion für immer fest verbunden: eine Bilddokumentation.



Mit der Staatsgründung war die Verfolgung in der BRD durch die Alliierten fast ganz vorbei. Die Lehrer*innen, Richter, Polizist*innen und Geheimdienstler wurden in der DDR samt und sonders ausgetauscht – in der BRD nicht. Tausende Neulehrer*innen der DDR waren ihren Schüler*innen oft nur einige Stunden in der Ausbildung voraus, weil auch großer Lehrer*innenmangel in Kauf genommen wurde, um den braunen Lehrkörper schnell los zu werden.[30] (Die Lehrbücher der Geschichte der Pädagogik sind heute weit davon entfernt, das anzuerkennen.)

Kriegsverbrecher und staatliche Rassisten wie ein Hans Globke hätten niemals Chef der Staatskanzlei der DDR werden können. In der BRD geschah das in allen Bereichen der Gesellschaft.

Das Bundeskriminalamt hatte noch Ende der 1960er Jahre eine dreiviertel Ex-NSDAP und eine 50 Prozent Ex-SS-Quote.[31] Im Justizministerium der BRD lag die Ex-NSDAP Quote in der Führungsebene noch 1966 bei 66 Prozent.[32] Welche Antifaschist*in hätte in diesen Sicherheitsbehörden arbeiten *wollen*?[33] Hätte es im Ministerium für Staatssicherheit (in vulgo: Stasi) der DDR eine nennenswerte Nazi-Kontinuität gegeben, wüssten wir heute davon, was nur heißen kann, dass es keine gab. Im Innenministerium der DDR lag die NSDAP-Quote, laut dem heutigen Bundesministerium des

30 Vgl. Interview mit Jutta Harnisch 2020.

31 Müller, Ingo, Die Verfolgung der Naziverbrechen in Ost und West, in: Neiman, S. 154.

32 Neiman, S. 154.

33 BND, BKA, MAD und BfVS gingen hervor aus dem Ur-Geheimdienst der BRD, der Organisation Gehlen. Gustav Gehlen war Hitlers Leiter der »Aufklärung fremde Heere Ost« und half seinen Freunden wie Eichmann zur Flucht vor der gerechten Strafe in Nürnberg.

Innern, bei 14 Prozent.[34] Sollten es tatsächlich 14 Prozent gewesen sein, so waren es nicht die Hauptverantwortlichen in den Spitzenpositionen, sondern eher die unteren Dienstgrade. Jemand wie Markus Wolf, Chef der Auslandsspionage, Sohn einer jüdischen und kommunistischen Familie, hätte es wohl kaum geduldet.

Es sprechen viele Indizien dafür, dass die Geheimdienste der BRD Nazi-Kriegsverbrechern systematisch zur Flucht ins Ausland half oder ihre falsche Identität in der BRD deckten. Es ist kein Zufall, dass keiner von ihnen auf die Idee kam, in der DDR unterzutauchen. Daraus kann nur der Schluss gezogen werden, dass die Ex-SS-Männer, Ex-Gestapo-Männer usw. in Verfassungsschutz, Bundeskriminalamt und Bundesnachrichtendienst keine vollständigen Ex-Nazis, sondern viele innerlich immer noch Nazis waren. Warum sonst sorgten sie dafür, dass der »Schlächter von Lyon« Klaus Barbie in der US-amerikanischen Zone, nämlich Bayern, unbehelligt leben konnte? Auch den Briten war der Kampf gegen den Sozialismus wichtiger als die Bestrafung der Verbrecher. Alois Brunner lebte unbehelligt bis 1954 im Ruhrgebiet, bevor er sich mit Hilfe der Organisation Gehlen bzw. dem Bundesamt für Verfassungsschutz nach Syrien absetzte.[35] Kurt Asche, Kurt Ehlers und viele weitere Hauptverantwortliche waren bis 1975 sogar unter echtem Namen in der Justiz in Schleswig Holstein beschäftigt.[36]

Tabelle 8: Stand der Entnazifizierung 1990 (Bevölkerungsverhältnis BRD/DDR ~ 3,7 : 1)

	DDR	**BRD**
vollstreckte Todesurteile	12 (Nürnberger Prozesse), 24 (Nachfolgeprozesse bis 1949)	
Todesurteile in den Besatzungszonen	26 (Waldheim) + 30 (Ravensbrück-Prozesse)	426 (Dachau) + 150 (Fliegerprozesse)
Als Nazis aus dem öffentlichen Dienst entlassen vor der Staatsgründung	> 520.000 (bis 1948)	> 210.000 (bis 1946)[37]
Verurteilte Nazis nach Staatsgründung	12.890	6.488

34 Das sind Zahlen des nicht gerade für seine DDR-Freundlichkeit bekannten Instituts für Zeitgeschichte München, Die Nachkriegsgeschichte des Bundesministeriums des Innern (BMI) und des Ministeriums des Innern der DDR (MdI) hinsichtlich möglicher personeller und sachlicher Kontinuitäten zur Zeit des Nationalsozialismus, Oktober 2015, S. 142, online: www.bmi.bund.de, in: Neiman, S. 155.

35 Eine Aufklärung der genauen Rolle des Verfassungsschutzes durch einen Journalisten scheiterte 2012 am Widerstand dessen Präsidenten, Georg Maaßen. Der VS gewann schließlich vor dem Bundesverwaltungsgericht, die Akten sind bis heute unter Verschluss.

36 Vgl. Neiman.

davon Todesurteile[38]	129	0
Geheimdienste: ex-SS-Männer 1961[39]	0 % (MfS)[40]	50 % (BKA)
Hilfe für meist-gesuchte Nazi-Verbrecher beim »Abtauchen« im Ausland	0	mindestens 4 (Eichmann,[41] Brunner, Barby, Mengele[42])
Innenministerium: ex-NSDAP-Quote 1961[43]	14 %	66 %
Justizministerium: Nazi-Juristen in Leitungspositionen bis 1973[44]	0	73 %
Regierung: Hohe ex-Nazis in höchsten Ämtern	0 (zwei wenig bedeutende aber vor-1933 NSDAP-Mitglieder waren Minister: W.Schröder nur ein Jahr aber W. Winkler bis 1965)[45]	mindestens 5 (Hans Globke, Walther Lübke, Georg Kiesinger, Gustav Gehlen, Hans Filbinger)[46]

37 70.000 wurden 1945 und 140.000 1946 in der US-Zone entlassen, dazu kommen 80.000 die per automatic arrest verhaftet wurden und folglich in manchen Fällen damit auch entlassen (die jedoch für die SBZ auch nicht als entlassen zählen und daher hier nicht in die Rechnung eingehen.), in der französischen und britischen Zone gab es keine nennenswerte Entlassungswellen in vergleichbarer Größenordnung, siehe u.a. Bundeszentral für politische Bildung, https://www.bpb.de/geschichte/zeitgeschichte/marshallplan/39985/amerikanische-zone.

38 Vgl. Neiman, S. 153.

39 Ingo Müller, Die Verfolgung der Naziverbrechen in Ost und West, In: Neiman, S. 154. Dabei fällt auf, dass hier nur die SS gezählt wurde. Würden Gestapo, SD, RSHA und Aufklärung fremde Heere Ost oder gar NSDAP gezählt, könnte die Quote wohl höher liegen, möglicherweise an die 100 % heranreichen. Auch fällt auf, dass nur das BKA aber nicht Verfassungsschutz, MAD und BND untersucht wurden. Beides zusammen würde wahrscheinlich eine Ex-Nazi-Quote von deutlich über 50 % ergeben.

40 Etwas anderes als die Abwesenheit von Ex-SS und Gestapo-Leuten im MfS ist auch vom Institut für Zeitgeschichte nicht vorgelegt worden, es wäre ein willkommener Skandal, und bliebe kein Geheimnis.

41 Vgl. Susanne Stagnet.

42 Mengele erhielt 1956 einen Pass auf seinen echten Namen von der BRD-Botschaft in Buenos Aires. Vgl. Wikipedia.

43 Das sind Zahlen des nicht gerade für seine DDR-Freundlichkeit bekannten Instituts für Zeitgeschichte München, Die Nachkriegsgeschichte des Bundesministeriums des Innern (BMI) und des Ministeriums des Innern der DDR (MdI) hinsichtlich möglicher personeller und sachlicher Kontinuitäten zur Zeit des Nationalsozialismus, Oktober 2015, S. 142, online: www.bmi.bund.de, in: Neiman, S. 155.

44 Von 170 Juristen in Leitungspositionen waren von 1949 bis 1973 90 Ex-NSDAP und 34 Ex-SA Leute. Vgl. NDR, Deserteure: Lenz war seiner Zeit um Jahrzehnte voraus, Sönke Neitzel im Interview, 14.4.2020, https://www.ndr.de/geschichte/chronologie/kriegsende/Lenz-Der-Ueberlaeufer-Wie-wir-heute-auf-Deserteure-blicken,deserteure102.html.

Ehemalige Widerstandskämpfer*innen, Interbrigadisten und KZ-Überlebende in höchsten Staatsämtern.[47]	22 (Otto Grotewohl, 1. Präsident, Erich Honnecker, Widerstand, Staatsoberhaupt, sowie 18 Minister, 1 Ministerin, 1 Staatssekretär[48]	0
geschändete jüdische Friedhöfe 1949–1990[49]	85	1400

45 Es gab zahlreiche Teenager-NSDAP-Mitgliedschaften aus der Kriegszeit ab 1939 in diversen, jedoch nicht den höchsten, Ämtern der DDR. Diesen wurde recht schnell verziehen, da sie spät erst und in sehr jungen Jahren Mitglied wurden.
Ebenfalls verziehen wurde den Karrieristen, die nach 1933 in die Partei eintraten, insofern sie sich nicht an Kriegsverbrechen oder in hoher Position beteiligt hatten oder Mitglied einer der »verbrecherischen Organisationen« waren. Für diese Karriere-Nazis wurde eigens eine Auffangpartei, die national-konservative NDPD geschaffen. Im Sinne der von Stalin noch im Krieg ins Leben gerufenen Bewegung freies Deutschland, wurde ihnen die Möglichkeit eingeräumt, zu bereuen und die Seiten zu wechseln. Nicht wenige saßen für die NDPD im Lokalparlament oder in der Volkskammer. Ex SA-Mann Heinz Laßen brachte es bis zum Abteilungsleiter des NDPD-Landesvorstands Brandenburg.
Zwei waren nur zum Schein in der NSDAP, jedoch in Wahrheit tätig im Auftrag des Widerstands bzw. des KGB: Karl Heinz Gerstner und Gerhard Kegel.
Höhere Nazikarrieren im Erwachsenenalter hatten 4 Personen:
Egbert von Frankenberg und Proschlitz (SS und Condor; DDR: Präsident des Motorsportverbandes dort in schlechter Gesellschaft mit ex-Freikorps-Mann von Brauchitsch), Johannes Gellert (SA, NS-Buchautor; DDR: stellvertretender Vorsitzender des Kulturbundes, Professur, deutsch-afrikanische Gesellschaft), Ernst Großmann (SS und KZ-Aufseher; DDR: Biographie gefälscht und Mitglied im ZK, dort aber nach Enttarnung 1959 sofort ausgeschlossen.), Arno von Lenski (Wehrmacht, Ehrenmitgliedschaft im Volksgerichtshof; DDR: Chef der Panzertruppen)
Zwei NSDAP Parteimitglieder wurden Minister in der DDR:
Wilhelm Schröder (1927 schon NSDAP, ein Jahr Landwirtschaftsminister der DDR),
Werner Winkler (31 schon NSDAP, bis 1964 Minister für chemische Industrie und später stellvertretender Präsident der SPK – staatliche Plankommission).
Wirklich peinlich mussten der DDR meines Erachtens die zwei Minister sein, da sie vor 1933 in die Partei eingetreten waren sowie Gellert und von Frankenberg. Die Kombination von sehr hoher Nazikarriere oder Beteiligung am Holocaust vom Format eines Hans Globke (Nürnberger Rassegesetze) mit einer sehr hohen Position in der Nachkriegsrepublik (Chef des Bundeskanzleramtes unter Konrad Adenauer) gab es jedoch nicht. Was es häufig gab waren kleine und mittlere NSDAP-Karrieristen mit Mitgliedschaften nach 1933 in mittleren Positionen. Auch die beiden Minister hatten keine NS-Vergangenheit vergleichbar mit Globke, Lübcke, Kiesinger oder Gehlen. Dass viele Deutsche ihre Biographie in den Fragebögen ab 1945 teils fälschten war üblich. Wer allerdings in leitender Position am NS beteiligt war, konnte es kaum ganz vertuschen.
Eine Liste mit Namen findet sich bei Wikipedia: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_ehemaliger_NSDAP-Mitglieder,_die_nach_Mai_1945_politisch_t %C3 %A4tig_waren#Sowjetische_Besatzungszone_und_Deutsche_Demokratische_Republik

46 Das Braunbuch listet 1000 Namen auf, bei der von Götz Aly angenommenen Fehlerquote von 1 % bleiben 990 übrig.

47 Nicht mitgezählt sind Ost- und einige Westemigranten, die dort wie Brecht, Paul Merker oder Johannes R. Becher zwar gegen Hitler-Deutschland kämpften, jedoch nicht die Gefahr und Be-

Personen im »harten Kern« der aktiven Neonazi-Szene[50]	offiziell: 0 Kripo-intern: ~1000 (~1988)	offiziell: 13.080 (2019)[51] BfV-intern: unbekannt (für 2019 und auch 1988)

Eichmann als Spitze des Eisbergs

Daraus folgt, dass nur die schlimmsten Fälle, die wie Eichmann noch aus der Zeitung allgemein bekannte Gesichter hatten, den Weg ins Exil wählen mussten. Wer das tat,

schwerlichkeit der Illegalität, Gestapo-Verfolgung, Spanischem Bürgerkrieg oder KZ auf sich nehmen mussten. Diese mitgezählt wären es noch mehr. Ferner nicht mitgezählt ist Walther Mielke, der möglicherweise eine privilegierte Position in den Interbrigaden hatte und der Sache der Republik durch die engstirnige politische Linie Moskaus wahrscheinlich schadete. Willi Stoph desertierte erst 1945 von der Wehrmacht und wurde 1947 von der VVN als auch in dieser Auflistung nicht als Widerstandskämpfer gezählt. Viele weitere könnten gezählt werden wie Friedrich Wolf, der Botschafter in Polen war und Gründer des P.E.N. in der DDR, hier sind jedoch nur Mitglieder der Regierung im engeren Sinne gezählt.

48 Herbert Grünstein (Interbrigadist, Staatssekretär im Innenministerium), Friedrich Dickel (Interbrigadist, Innenminister), Karl Maron (illegaler Widerstand und Emigrant, Innenminister), Horst Sindermann (Widerstand, KZ-Überlebender, Ministerpräsident), Otto Winzer (Widerstandskämpfer, Außenminister), Willy Rumpf (Widerstand, KZ, Finanzminister), Erwin Kramer (Interbrigadist, Verkehrsminister), Klaus Gysi (Widerstand, Kulturminister), Alexander Abusch (Résistance, Kulturminister), Alfred Lemnitz (Widerstand und KZ, Bildungsminister), Fritz Lange (Widerstand und KZ, Bildungsminister), Heinz Hoffmann (Interbrigadist, Verteidigungsminister), Heinz Keßler (Deserteur und Rote Armee), Heinrich Rau (Interbrigadist, Präsident der Plankommission), Bruno Max Leuschner (Widerstand, KZ, Präsident Plankommission), Karl Mewis (Widerstand, Interbrigadist, Präsident Plankommission), Wilhelm Zaisser (13. internationale Brigade, Präsident des Geheimdienstes, Opposition gegen Ullbricht), Friedrich Dickel (Widerstand, Interbrigadist, Innenminister), Hilde Benjamin (Frau eines Widerstandskämpfers und Juden, erste Justizministerin der Welt, dämonisierte Feindin der alten BRD), Max Fechner (Widerstand, KZ, Justizminister). Quellen: Wikipedia und http://ausstellung.geschichte-innenministerien.de.

49 Marion Neiss, Friedhofsschändungen in Deutschland, In: Jahrbuch für Antisemitismusforschung, Frankfurt a.M., 2001, in: Neiman, S. 165.

50 Laut DDR-Kripo und Bernd Wagner waren ca. 1000 »ultra militant«. Das hießt »mehrfache Straftaten mit eindeutigen NS-Bezügen«, In: Wagner, Bernd, Dokumentation R, Kriminalpolizei der DDR, später 1980er Jahre, In: Tageszeitung TAZ, Exit-Gründer über Neonazis in der DDR: »Niemand wollte das damals hören«, 8. März 2020, https://taz.de/Exit-Gruender-ueber-Neonazis-in-der-DDR/!5665867/.

51 Die Einstufung als »gewaltorientiert« des Bundesamtes für Verfassungsschutz entspricht wahrscheinlich der Einstufung »ultra militant« der DDR-Kripo. Zum weiteren Kreis zählt das BfV 2019 32.080 Personen, die DDR-Kripo ca. 15.000. Da die Zahlen des BfV im Verfassungsschutzbericht hohe politische Bedeutung haben, ist eine methodische Untertreibung und ein Klein-Rechnen wahrscheinlich. Die Zahlen der Kripo der DDR waren intern und »streng geheim« und deshalb ist ein Klein-Rechnen unwahrscheinlich. Eine systematische Fälschung für interne Zahlen und Daten ist nicht belegt. Welche Zahlen ein Aussteiger aus der BfV präsentieren sowohl für die Gegenwart als auch für die 1980er Jahre präsentieren würde, ist heute unbekannt, es gibt keinen Aussteiger wie Bernd Wagner aus einem Sicherheits- oder Polizeidienst der BRD. Ob es äquivalent zur DDR »ungeschönte« Zahlen mit dem Aktenvermerk »streng geheim« gibt, ist der Natur der Sache nach unbekannt.

konnte sich dort auf die alten Bekanntschaften verlassen. So war die Firmenspitze von Daimler in Lateinamerika fast vollständig von jüngst emigrierten Deutschen besetzt, die wahrscheinlich Eichmann den Gefallen erwiesen, ihn mit einem bequemen Arbeitsvertrag bei Daimler-Benz zu versorgen.[52] Auch die Verhaftung von Eichmann in Argentinien sollte scheinbar vom BND verhindert werden, aber der israelische Geheimdienst Mossad war schneller.[53] Beim Unterzeichnen des Arbeitsvertrages, in dem er zwar unter falschem Namen, aber natürlich mit echtem Foto auftrat, hätte seinem ehemaligen Nazi-Kumpanen aus der gemeinsamen Zeit in Prag etwas auffallen können. Aber der vormalige SS-Hauptsturmführer Hans Martin Schleyer, nun in Stuttgart bei Daimler, erkannte ihn nicht oder wollte nicht erkennen, wer »Herr Klement« wirklich war.[54] Die Akten über den Vorgang Adolf Eichmann im Umfang von ca. 3400 Seiten in Archiven des BND und BfV waren noch im Jahr 2020 unter Verschluss![55] Die Liste derart halb-öffentlich untergetauchter Kriegsverbrecher ließe sich bequem um viele weitere verlängern. Bei keinem einzigen davon ergibt sich ein Verdacht, dass die Stasi, das Autokombinat IFA oder sonst eine Institution der DDR dabei geholfen hätte.

Die Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes (VVN) wurde in der DDR in den Staat integriert und finanziert, die Überlebenden erhielten eine Sonderrente. In der BRD wurde die VVN in manchen Ländern verboten, ihr Präsident 1950 verhaftet und durch den Verfassungsschutz verfolgt – in Bayern bis heute.[56] In der DDR wurden KZ-Überlebende und Widerstandskämpfer*innen Minister, Generäle, Staatsanwälte, Bürgermeister oder Schuldirektoren. In der BRD erhielten die SS-Wachmänner jedes einzelne Jahr in Auschwitz auf die Rente angerechnet – in der DDR nicht. Dass die Überlebenden im wiedervereinten Deutschland weiterhin die Sonderrente erhalten, verdanken sie nicht dem Verantwortungsgefühl der BRD, sondern dem Druck aus Israel – zunächst hatte die BRD diese Zahlungen 1990 ersatzlos gestrichen, jedoch den

---

52 Bettina Stangneth, Eichmann vor Jerusalem: das unbehelligte Leben eines Massenmörders, Arche Verlag, Zürich und Hamburg 2011, S. 427.

53 »Jose Moskovits, Verband der NS-Verfolgten in Buenos Aires sagte aus, dass er zwei, maximal drei Monate vor Eichmanns Verhaftung die Akte Eichmanns von der Botschaft erbat und bekommen hatte. Als dann ein Geheimdienstmitarbeiter aus der BRD einflog und von der Botschaft ebendiese Akte und die von Mengele verlangte, war die von Eichmann nicht vorhanden. Es habe einen Eklat geben. Der Mitarbeiter, der Moskovits und damit dem Mossad half, wurde entlassen. Zwei Fragen stellen sich: Wieso hatte Eichmann überhaupt eine Akte bei der Botschaft? Wieso wussten Botschaft und BND davon? Wieso wollte der BND die Akte dem Mossad vorenthalten? Und wieso half der BND nicht der Bundesregierung, einen gesuchten NS-Verbrecher auszuliefern? Vgl. Stagneth, S. 446.

54 Adolf Eichmann arbeitete ab dem 20.3. 1959 für Mercedes-Benz Argentinien für 1100 DM/5500 Pesos
»Mercedes-Benz beschäftigte zu diesem Zeitpunkt viele Deutsche und auch etliche SS-Angehörige. Ein Mitarbeiter sagte aus, ›dass praktisch die ganze Firmenspitze […] aus Einwanderern aus Nachkriegsdeutschland‹ bestand. Manche hätte gewusst, wer »Klement« [A.Eichmann] sei, aber darüber zu sprechen sei tabu gewesen.« Vgl. Stagneth, S. 427.

55 Vgl. Stagneth, S. 524-532.

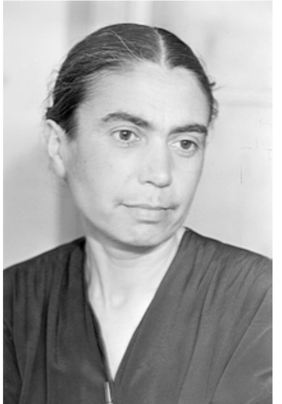
56 Ab 2019 versucht das Finanzamt Berlin durch die Aberkennung der Gemeinnützigkeit die VVN-BdA zu ruinieren. Es berief sich auf den bayrischen VS-Bericht. Nach einer großen Solidaritätskampagne ruderte das Finanzamt 2021 zurück, die VVN-BdA bleibt gemeinnützig.

ehemaligen SS-Männern in den »neuen Bundesländern« sofort die Rente entsprechend erhöht.

Schließlich wurden die Finanziers des Wahlkampfs der NSDAP (vor Hitlers Kanzlerschaft) in der SBZ oder DDR, wie in den Nürnberger Prozessen vorgesehen, enteignet. In der WBZ und BRD wurden die meisten nicht nicht nur enteignet, sondern erhielten obendrein eine Entschädigung für die Verluste in der »Ostzone«. Die Spitze vom Eisberg ist die Daimler-Benz-BMW-Familie Quandt, heute die reichste der Republik.[57] Ab 1990 erhielten diese Familien den alten Besitz in der nun Ex-DDR in fast allen Fällen zurück.[58] Das ostelbische Bauernland ist heute oftmals wieder »in Junkerhand«.[59]

Abb. 80: Führende Nazis beschießen in Bratislawa im September 1941 den »Judenkodex«, um den Holocaust bürokratisch zu bewältigen. In der ersten Reihe, 2. von rechts Innenminister Frick, zweite Reihe Mitte: Hans Globke; Foto: RSHA/SS? 1941/Verband der antifaschistischen Widerstandskämpfer der DDR 1963/heute: Bundesarchiv.
Abb. 81: Hilde Benjamin, Richterin und erste Justizministerin der Welt, DDR 1949. Sie verurteilte Hans Globke (linkes Foto) zu lebenslänglicher Haft; Hilde Benjamin 1947/heute: Deutsche Fototek.





Stand der Entnazifizierung 1990 – 1 zu 4

Laut einer Emnid-Umfrage waren 1991 kurz nach der Wiedervereinigung »extrem antisemitisch« in Westdeutschland 16 Prozent, und in Ostdeutschland nur vier Prozent

57 Vgl. Norddeutscher Rundfunk.

58 Eine der wenigen Ausnahmen sind die Grundstücke auf dem Berliner Mauerstreifen.

59 Das Braunbuch hat 1933 bereits im Stand der Großagrarier, der Junker, eine Stütze des Nationalsozialismus ausgemacht. Die DDR folgte der Einschätzung und enteignete unter dem Motto, »Kein Bauernland in Junkerhand.« In Nachahmung der Agrarpolitik der UdSSR wurde in allen Staaten des Ostblocks die größeren Bodenbesitze enteignet und es wäre vermutlich auch ohne die NS-Verstrickung der »Junker« dazu gekommen.

der Menschen.[60] Mit Blick auf die sehr unterschiedliche Entnazifizierungspolitik ist es nicht überraschend, dass es viermal so viele »extreme« Antisemit*innen im Westen gab. Zum gleichen Ergebnis führt uns die traurige Statistik der Schändung jüdischer Friedhöfe seit Kriegsende: 85 in der DDR, 1400 in der BRD.[61] Das macht bei 17 und 62 Millionen Einwohner*innen eine Quote von 0,005 und 0,020 Promille. Ein weiteres eins-zu-vier-Verhältnis: Die Justiz der DDR hat relativ zur Größe des Landes viermal so viele Altnazis verurteilt wie die der BRD und die Strafen waren wesentlich härter.

Es steht außer Frage, dass es in der DDR mehr Rassist*innen, Antisemit*innen und sowohl heimliche als auch ab den 1980ern Jahren offene Skindhead-Neonazis gab, als es sich einer der Staatsgründer*innen gewünscht hätte und sie es sich später hätten eingestehen wollen. Trotz aller Unvollständigkeit hat die DDR einen höheren Stand der Entnazifizierung sowohl durch selektive Migration, die Entlassungswelle, ihrer Justiz als auch durch breite Bildung der Bevölkerung erreicht.

Re-Nazifizierung der Ex-DDR

DSU, Republikaner und NPD erzielen seit 1990 hohe Wahlergebnisse im heutigen Ostdeutschland, die AfD seit 2014. Wie ist das vereinbar mit einer besseren Entnazifizierung?

Ich habe weiter oben die deutsche Teilung als großes Experiment bezeichnet. Es endete 1990. Für die Überfälle am 2. Oktober 1990 im ganzen Land,[62] die Pogrome in Hoyerswerda und Rostock 1991 und 1992, für die seither von Neonazis Ermordeten tragen Polizei, Justiz, Presse und Geheimdienst der BRD und deren überwiegend westdeutsches Personal (auch im Osten) die Verantwortung.[63] Für das Mitmachen und feige Wegsehen der Bevölkerungsmehrheit gibt es keine Entschuldigung, jedoch eine rationale Erklärung: die fast immer falsche Parteilichkeit von Polizei und Justiz. Wer bemerkte, dass diese nicht immer, aber oft genug heimlich auf Seiten der Neo-Nazis stehen, wurde meist entmutigt.

Dass die BRD der DDR die Existenz eines harten Kerns von 1000 oder 15.000 in der »ein oder anderen Art organisierten« Neonazis bei 16 bis 17 Millionen Menschen zum Vorwurf macht, ist vor allem ein Ablenkungsmanöver und eine Projektion des Unbewältigten in der eigenen Republik.[64] Eine weitaus schlimmere Gewaltexplosion hätte

---

60 Nach Daniela Dahn, Westwärts und nicht vergessen, S. 58, in: Neiman, S. 165.

61 Marion Neiss, Friedhofsschändungen in Deutschland, in: Jahrbuch für Antisemitismusforschung, Frankfurt a.M., 2001, in: Neiman, S. 165.

62 In 14 Städten der noch-DDR kam es allem Anschein nach zu koordinierten Angriffen von Neonazis auf linke Demonstrationen und Häuser. Die Zahl der Verletzten dürfte in die hunderten gegangen sein. https://zweiteroktober90.de/.

63 Auch die Presse, so berichtete die schon von DuMont übernommene Mitteldeutsche Zeitung in Halle nicht von Neonazis und sah auch kein Problem im ausbleibenden Schutz durch die Polizei. Ähnlich verwirrend und realitätsfern schreib die zum Treuhand-Imperium gehörende Leipziger Volkszeitung über die gewalttätigen Zusammenstöße in Berlin. Vgl. https://zweiteroktober90.de .

64 Zur »Rehabilitierung des Faschismus« in Italien im Besonderen und Europa im Allgemeinen seit den 1980er und 1990er Jahren, siehe Traverso, Gebrauchsanleitung, S. 103. Zur Projektion der Schuldgefühle der BRD auf die Erinnerung an die DDR, siehe beispielsweise Wippermann, Wolf-

es unter den Bedingungen einer Deklassierung der Bevölkerungsmehrheit im Westen gegeben, denn obwohl der Westen keine tiefe Krise sondern einen Aufschwung und Vollbeschäftigung erlebte, kam es auch dort ab 1990 zu zahlreichen Brandanschlägen und Morden, nicht nur in Mölln und Solingen.[65]

Wohin die zu »Ossis« deklassierten 16 Millionen ihre Wut lenken sollten, sagt Ihnen seit 1990 die BILD-Zeitung: auf die Schwächsten, die Asylant*innen, die roten Socken und Linken. (Freilich, dass so viele so schnell zur BILD wechselten, ist kein Anlass zum Lob der DDR.) Woher die Verwunderung, dass es so kam? Dass da eine gewisse Resistenz war im Osten, zeigt sich immerhin an der zeitlichen Verzögerung zwischen extremer Deklassierungserfahrung und breitem Einzug in die Parlamente.[66]

In Sachsen-Anhalt wurde die AfD 2021 vor allem von unter 35-jährigen gewählt und gerade nicht von den älteren. Wäre also die DDR-Biographie ein wichtiger Faktor, wäre das Verhältnis genau andersherum.

Die braune Welle, die im Osten immer höherschlägt, ist Produkt von fünf Faktoren:

1) der Erweiterung der alten BRD und ihren heimlichen NS-Kontinuitäten in staatlichen Institutionen auf die Ex-DDR,
2) der materiellen und symbolischen Deklassierung der Bevölkerungsmehrheit der Ex-DDR entgegen den Versprechungen Helmut Kohls,
3) des aufsteigenden völkischen Nationalismus durch die Vereinigung,[67]
4) der heimlichen Kontinuität in der Durchschnittsbevölkerung der DDR,
5) der weltweiten Konjunktur eines zunehmend wahnhaften Antikommunismus.

Für die Ex-DDR muss eine partielle »Re-Nazifizierung« konstatiert werden, sowohl in der (überwiegend aus dem Westen importierten) Elite als auch in der breiten Bevölkerung.[68] Wenn Polizei und Justiz dauerhaft wegsehen,[69] und die Humboldt-Universität für die Säuberungs-Kommission gegen marxistische Wissenschaftler*innen einen ehe-

---

gang, DDR und drittes Reich, Dämonisierung durch Vergleich sowie Neiman, Susan, Von den Deutschen lernen.

65 https://entnazifizierungjetzt.de.

66 https://zweiteroktober90.de/kontext/gastbeitrag-david-begrich/.

67 Die BRD hat nicht kapituliert, hat nicht die Waffen gestreckt, ihre Bürger*innen wurden nicht von einer Treuhandanstalt des Ostens und einer DDR-Immobilienverwaltung enteignet, mussten nicht als deklassierte »Wessis« in einem von »Ossis« geleiteten Arbeitsamt um einige Brotkrumen anstehen und sich im eigenen Land als Bittsteller und Fremde fühlen.

68 Der Begriff der Re-Nazifizierung wurde vom Braunbuch auf die Regierung der BRD mit der Kanzlerschaft Kiesingers ab 1966 angewandt. Zum Import der westdeutschen Funktionseliten siehe Conrad Kunze, Die Postsozialistische Transformation der deutschen Elite.

69 Die Liste ist sehr lang. Siehe unter anderem https://zweiteroktober90.de. Siehe weiterhin die Person Sven Liebig in Halle und die Parteinahme der halleschen Polizei für den Rechtsradikalen und mehrere Entscheidungen des Amtsgerichtes für ihn und gegen Klägerinnen und Kläger wie die »Omas gegen Rechts« oder Renate Künast und weitere. In Konsequenz davon hat Liebig seit mehreren Jahren den Marktplatz der Stadt als unangefochtene Bühne. Journalisten wurden bedroht und von der Polizei nicht geschützt. So wird eine rechtsradikale Person von staatlichen Institutionen verteidigt und ihre Kritiker*innen eingeschüchtert.

maligen Offizier der SS vorgesetzt bekommt, ist es dann verwunderlich, dass der nur halb überwundene Faschismus sich zu regen und wieder zu wachsen begann?[70, 71]

Diese Re-Nazifizierung hat die gesamte Republik erfasst,[72] und leider große Teile Europas und unübersehbar die USA und Brasilien, wo freilich eher von einer Erst-Nazifizierung zu sprechen wäre. Das Abwälzen der Verantwortung auf die DDR und den deutschen Osten sollte damit obsolet sein. Es ist oft festgestellt worden, dass der Neofaschismus nicht besiegt werden kann mit der Extremismustheorie. Es war diese »Hufeisentheorie«, die mit der Ideologie des Antikommunismus dem Faschismus und Nazismus ermöglichte, ein halbes Jahrhundert zu überwintern.

Selbst Ein Vergleich staatlicher tödlicher Gewalt fällt überraschend konträr zum Zeitgeist aus. Die westdeutsche Polizei hat demnach in der gesamten Zeit der alten BRD 274 Zivilist*innen erschossen. Ohne RAF, Bewegung 2. Juni usw. sind es noch 270. In der DDR waren es ohne den 17. Juni 1953 ebenfalls 270 Getötete (alle an der Grenze).[73, 74] Im Verhältnis zur Größe des Landes haben Uniformierte der DDR mehr Unbewaffnete erschossen als die der BRD. Jedoch ist die Statistik höchst lückenhaft, während die »Mauertoten« sehr gut untersucht sind. Während Uniformierte in der DDR an der Grenze töteten, geschieht das in der BRD im Inland.

---

70 Wilhelm Krelle, bis 1945 Obersturmbannführer der SS, war ab 1990 für die »Säuberung« der Humboldt-Universität in Berlin von Wissenschaftler*innen zuständig, die der DDR zu nahegestanden hätten. Vgl. Jürgen Rambaum, Der Fall Wilhelm Krelle. Vom SS-Generalstabsoffizier zum Abwickler der Humboldt-Universität zu Berlin, Verlag im Park, Berlin 2020.

71 Zum in vielen Fällen unfassbaren und sogar angekündigten Wegsehen der Polizei siehe die Dokumentation: https://zweiteroktober90.de/angriffe/. Am 2.10. war formal noch die Volkspolizei zuständig, aber die Regierung der DDR, und das beinhaltet das Innenministerium, war schon unter dem Einfluss der Bonner Regierung.

72 Vgl. Oliver Decker, Elmar Brähler, Flucht ins Autoritäre – die Leipziger Autoritarismusstudie 2018.

73 Am 17. Juni wurden in Demonstrationen und Ausschreitungen im noch ungeteilten Ostberlin ca. 34 Aufständische getötet. Wie viele davon von der Polizei und wie viele von der Roten Armee erschossen wurden, ist nicht mehr rekonstruierbar. Der 17. Juni war meines Erachtens nicht nur, aber auch ein Bürgerkrieg, eine Fortsetzung der Situation vom Sommer 1932, und zählt methodisch nicht in dieselbe, aber in eine ähnliche Kategorie wie der Deutsche Herbst. Auch bei diesem ist bis heute oft unklar, wer wo wie zu Tode kam. Vgl. unter anderem Jutta Ditfurths Biographie Ulrike Meinhofs.

74 Bezogen hier auf die Tabelle auf Grundlage der Zeitschrift Bürgerrecht und Polizei in Wikipedia, Waffengebrauch der Polizei (Stand 7.7.2021). Gründlich recherchiert müssten wahrscheinlich weitere Terrorist*innen von RAF, Bewegung 2. Juni, Revolutionäre Zellen und Rote Zora abgezogen werden. Eventuell aufgerechnet werden müssten jedoch die auffällig häufigen Suizide der Linksterrorist*innen in westdeutschen Gefängnissen (vgl. Jutta Ditfurth über Ulrike Meinhof). Ein eigens dafür eingerichtetes Forschungsinstitut für Polizeigewalt und staatliche Verbrechen der BRD gibt es jedoch nicht und daher kann dieser Vergleich hier nur rudimentär sein mit den eben vorliegenden begrenzten Daten. Wie viele der 34 getöteten Aufständischen des 17. Juni 1953 von der Polizei – und nicht der Roten Armee – erschossen wurden, ist nicht mehr rekonstruierbar.

Tabelle 9: Todesschüsse in Deutschland auf Zivilisten in DDR und BRD

Staatliche Todesschüsse im Inland (von Polizisten und Militärs auf Zivilist*innen)[75]		
Neue BRD (1990 – 2018)[76]	DDR[77, 78]	Alte BRD bis 1949 – 1990[79, 80]
231	gesamte innerdeutsche Grenze einschließlich Mauer: 270 (davon nur Berliner Mauer: 92)	Offiziell: ? unabhängig recherchiert: mindestens 270 (274 mit Deutschem Herbst)

75 Ohne Deutschen Herbst und 17. Juni.

76 Alle Zahlen für die Polizei der BRD aus: den Publikationen Otto Diederichs, In: Bürgerrechte & Polizei/CILIP, in: Wikipedia, Waffengebrauch der Polizei. https://de.wikipedia.org/wiki/Waffengebrauch_der_Polizei_in_Deutschland#cite_note-33.
Die Zahlen bis 1970 beziehen sich nur auf NRW und Hessen, die tatsächliche Gesamtzahl wird daher wesentlich höher liegen.

77 270 laut heutiger Berliner Staatsanwaltschaft. In: Wikipedia, innerdeutsche Grenze. Die »Zentrale Ermittlungsgruppe für Regierungs- und Vereinigungskriminalität (ZERV)« kommt auf einen höheren Wert. Bei Wikipedia ist ein Gesamtwert von 790 angegeben, in den jedoch Fahnenflucht, Ertrinken, Minen, Ersticken im Kofferraum und viele uneindeutige Fälle eingerechnet sind, sodass dieser nicht überprüfbar ist und keinen wissenschaftlichen Wert hat. Namentlich angegeben sind bei Wikipedia acht Personen, die tatsächlich von Grenzsoldaten erschossen wurden.

78 Zur Mauer: Laut Zentrum für historische Zeitforschung Potsdam sollen es 140 Todesopfer sein. Eingerechnet sind allerdings auch Suizide, Ertrinken und andere Todesarten ohne Fremdeinwirkung und Grenzsoldaten, die von Flüchtenden oder anderen Grenzsoldaten erschossen wurden. Diese alle zählen folglich weder als Zivilisten, noch sind sie erschossen worden. Sie würden in der Art auch nicht in der Statistik der alten BRD zählen. Diese Fälle abgezogen, unterstellend, dass die Daten des ZfZ Potsdam ansonsten richtig sind, bleiben 92 Zivilist*innen, die von Uniformierten der DDR an der Grenze von 1961 – 1989 erschossen wurden oder an Schussverletzungen gestorben sind. Gar nicht gezählt hat das ZfZ die Personen, die vom Bundesgrenzschutz der BRD erschossen wurden als auch BGS'ler die von den DDR Grenzposten erschossen wurden.

79 Alle Zahlen für die Polizei der BRD aus: den Publikationen Otto Diederichs, in: Bürgerrechte & Polizei/CILIP, in: Wikipedia, Waffengebrauch der Polizei. https://de.wikipedia.org/wiki/Waffengebrauch_der_Polizei_in_Deutschland#cite_note-33
Die Zahlen bis 1970 beziehen sich nur auf NRW und Hessen, die tatsächliche Gesamtzahl wird daher wesentlich höher liegen.

80 274 Abzüglich vier Mitgliedern der Roten Armee Fraktion (RAF), die in Feuergefechten getötet wurden und somit zum »Deutschen Herbst« zählen: Petra Schelm, Werner Sauber, Willy Stoll, Michael Knoll.

Bundesrepublik

Drei Wochen vor Kriegsende verständigte sich eine Gruppe von Ingenieuren um den Ministerialdirektor Schönleben, sich als Autobahnbauer den Westalliierten als unbelastete Techniker zu empfehlen. Am 14. Juli gründeten sie im Bezirk Schöneberg mit Unterstützung des Berliner Senats die Gesellschaft »Deutsche Autobahnen, Direktion und oberste Bauleitung Berlin«.[1] Damit war die Transition des Straßenbausektors aus der Organisation Todt (OT) und Reichsautobahngesellschaft (RAB) vorbereitet. 1949 wurde das Verkehrsministerium in Bonn gegründet. Der Umzug zurück nach Berlin verzögerte sich durch die Existenz der DDR bis 1999 und eine gesamtdeutsche zentralisierte Autobahngesellschaft gibt es erst mit Umweg über das neue Fernstraßenbundesamt (2018) zur verfassungsrechtlich umstrittenen »Autobahn GmbH« des Bundes.[2]

Schönleben und die Straßenbauingenieure der OT-RAB »setzten ihre Karriere nahezu ohne Unterbrechung in der Bundesrepublik fort.«[3] Auch Verantwortliche in hohen Positionen der OT wie Rudolf Dittrich oder Willi Henne wurden nicht belangt. Dittrich war pragmatisch genug, in der »Generaldirektion Kraftverkehr und Straßenwesen« der DDR eine gute Stelle anzunehmen, wechselte jedoch schon 1950 ins neu gegründete Bundesamt für Straßenbau der BRD, wo niemand wegen einer Verwicklung in Kriegsverbrechen (der OT) abgewiesen wurde.[4]

Wenn der Finanzminister und gutbetuchte Geldsammler für Hitlers Wahlkampf, Hjalmar Schacht, vor den Nürnberger Richtern mit der Frechheit durchkam, er habe nun einmal die Autobahn bauen müssen und sei deshalb für alles weitere nicht verantwortlich, wie sollten sich »kleinere Fische« nicht auf dieselbe Finte berufen? Schacht kommentierte in seinen Memoiren, dass ihm »die Möglichkeit an die Hand gegeben wurde, die Arbeitslosigkeit von sechseinhalb Millionen Menschen zu besei-

---

1 Doßmann, S. 50.

2 Die deutsche Gesellschaft zum Autobahnbau DEGES von 1990 – 2021 war dezentral auf die Bundesländer verteilt. Somit endet 2021 eine 1945 begonnene Interimsphase, in der es keine gesamtdeutsche zentrale Autobahnbaubehörde gegeben hatte.

3 Doßmann, S. 72.

4 77f.

tigen, so mussten die anderen Erwägungen schweigen.«[5] So sehr bedrückten den Millionär Schacht und die Seinen das Leid der Erwerbslosen! Die billige Ausrede mit der Arbeitslosigkeit wurden auch von anderen Angeklagten in fünf der Hauptverfahren vorgebracht.[6] Schacht wurde freigesprochen, dann jedoch von der französischen Militäradministration in Baden-Württemberg vor Gericht gestellt und verurteilt. Er saß nur ein Jahr im Gefängnis.

Seinem Vorbild folgend waren die Ingenieure der Organisation Todt (OT) nicht zu bescheiden, ihr Mordhandwerk an den Militärstraßen ganz hinter ihrem Friedenswerk verschwinden zu lassen. Von weniger als der Sorge um das allgemeine Wohl der (Auto-fahrenden) Menschheit wollten sie sich nicht zum Pakt mit dem Teufel eingelassen haben. Kurt Kaftan publizierte 1955 sein viertes Werk »Der Kampf um die Autobahnen«.[7] Zuvor war das Buch noch im Singular erschienen »Der Kampf um die Autobahn« (1933), »Europa braucht Autobahnen« (1936), und schon im Ton expansionistisch, »Weltstraßenwesen« (1938).[8] Kaftan lobte sich und die Entscheidung seines Führers zum Autobahnbau weiterhin über den grünen Klee. Nachdem nun ein Minister Schacht und ein Chefpropagandist Kaftan mit ihrem »aber die Autobahn« gut davonkamen, werden andere schnell bemerkt haben, dass hier eine Freiheit war, sich selbst und jene zwölf Jahre zu loben. Und das ließ man sich nicht zweimal sagen. Das Bundesministerium für Verkehr ließ schließlich 1962 auch ganz ohne Feigenblatt Hitlers besten Baumeister wieder hochleben und sogar die »Reichsautobahn« mit ihm: »Ohne sie (die geleisteten Vorarbeiten) und die hervorragende Ingenieurleistung des Generalinspektors Dr. Ing. Todt und seiner Mitarbeiter [...] wäre es nicht so schnell zur Verwirklichung der ersten Reichsautobahn gekommen.«[9]

NS-Kryptisierung im Automobilismus

James Pollock war einer der Autoren der ersten Sozialstudien über die Deutschen des Nachkriegs. Er kam zu ähnlichen Ergebnissen wie Horkheimer und Adorno, wonach die allermeisten Westdeutschen dem Nationalsozialismus und Hitler *heimlich* nachtrauerten. Als der erste Schreck über die Niederlage verwunden war, kam es zu einer ersten, heute mangelhaft erscheinenden, Kryptisierung. Im Vergleich zum von Viktor Klemperer beschriebenen Zustand zwischen 1945 und ca. 1949 war das schon ein Fortschritt.

---

5 Hjilmar Schacht, 76 Jahre meines Lebens, Bad Wörishofen, 1953, S. 384, in: Lärmer, S. 31. Schachts Apologie ist doppelt gelogen, denn er lobt sich in seinen Memoiren für die Reichsautobahn, der er nach kurzer Zeit die Finanzierung streichen wollte.

6 Gemäß den vollständigen Prozessakten, in Englischer Übersetzung: http://nuremberg.law.harvard.edu/.

7 Kurt Kaftan, Der Kampf um die Autobahnen: Geschichte und Entwicklung des Autobahngedankens in Deutschland von 1907 – 1935 unter Berücksichtigung ähnlicher Pläne und Bestrebungen im übrigen Europa, Berlin 1955, in: Lärmer, S. 6.

8 Kaftan selbst hat 1933 militärische Gründe für die Autobahn vorgebracht und wurde vom Gaupresseamt Hessen-Nassau zurückgepfiffen. »In seinem (Kaftans) 1936 erschienen Buch ›Europa braucht Autobahnen‹ wird jedoch der Autobahnbau uneingeschränkt als Friedenswerk hingestellt.« Lärmer, S. 6.

9 BmfV, Festschrift für 30 Jahre HAFRABA: Rückblick auf 30 Jahre Autobahnbau, Wiesbaden/Berlin 1962, in: Lärmer, S. 30.

Da Adorno, Horkheimer, Pollock, Brecht und viele andere jedoch eher etwas später, ab 1949, aus Amerika zurückkehrten, ist ihnen diese erste Nachkriegsphase meist entgangen. Mit Blick auf Klemperer, der dies damals nicht publizierte, wissen wir heute, dass die Kryptisierung und Verdrängung erst die zweiten Schritte waren.

Die mit Brecht aus den USA über die Schweiz zurückgekehrte Ruth Berlau erinnerte sich so: »Meine Eindrücke von den Deutschen waren zwiespältig. Ich traf alte Genossen und unbelehrbare Nazis. Die Städte bestanden meist aus Ruinen, das Leben unmittelbar nach dem Krieg war sehr kompliziert.«[10] Viele sprachen nicht kryptisch aus, sondern ganz und gar unverschämt, wenn sie nicht gerade vor Gericht standen oder von jüdischen Soziologen interviewt wurden. 1955 fand Pollock, die (West) Deutschen würden »Autobahnen und automobile Massenmobilität im Nachhinein zum Symbol der guten Seiten am Dritten Reich verklär[en].«[11] Dass selbst das schon ein großer Fortschritt war, konnte er scheinbar nicht wissen.

Zwischen der Kapitulation am 8./9. Mai 1945 und dem ersten eigenem Auto lagen für die Mehrheit rund zwei Jahrzehnte. Die Brücke aus dem Dritten Reich in das Arrangieren mit der Niederlage in der Nachkriegsordnung war zunächst nicht das eigene Auto, sondern was schon im Überfluss verfügbar war: rastlose Arbeit, Hass auf die Kommunist*innen, »die Russen«, die DDR und das »kommunikatives Beschweigen« jener zwölf Jahre.[12] »Die Geschäftigkeit der durch die Ruinen stolpernden Deutschen ist zu deren Hauptwaffe bei der Abwehr der Wirklichkeit geworden«, schrieb Hannah Ahrendt.[13] Susan Neiman ergänzt: »Das Westdeutsche Wirtschaftswunder ist als ein kolossaler Akt kollektiver Verdrängung bezeichnet worden. Der Philosoph Hermann Lübbe, der sich selbst als einen harmlosen Nazi bezeichnete, fand entschuldigende Worte: »Ohne ›kommunikatives Beschweigen‹ hätte das Land nicht wiederaufgebaut werden können. Während der Marshallplan für den Wiederaufbau der (west) deutschen Wirtschaft entscheidend war, gab es noch einen anderen Ansporn für die stumpfsinnige harte Arbeit, nämlich den starken Wunsch nach Ablenkung. Dieser Prozess war auf beiden Seiten des geteilten Deutschlands am Werk.«[14]

Heimliche Volksgemeinschaft im Automobilismus[15]

Die Psychoanalyse erwartet für den Verlust eines Ich-Ideals eine Substitution durch ein neues Ich-Ideal. Das Ich-Ideal der Deutschen war bis 1945 ihr Führer Adolf Hitler. Be-

---

10 Ruth Berlau, Brechts Lai-Ti: Erinnerungen und Notate von Ruth Berlau, Luchterhand Verlag Darmstadt 1985.
Siehe auch, Sabine Kebir, Mein Herz liegt neben der Schreibmaschine: Ruth Berlaus Leben vor, mit und nach Bertolt Brecht, Editions Lalla Moulati, Algier, 2006, S. 242.

11 Pollock 1955: 377ff.

12 Das war für manche auch in der DDR möglich, auch wenn dort einiges mehr im Geheimen passieren musste.

13 Besuch in Deutschland, in: dieselbe, Zur Zeit: politische Essays, München 1989, in: Kirchhoff, In: initiative not a love song, S. 67.

14 Ebd. S. 146.

15 Das Kapitel ist inspiriert und teils wörtlich übernommen aus der Hausarbeit von Marie Victoria Schiess. Abdruck hier mit freundlicher Genehmigung.

kanntlich begrüßten Sie in der Mehrzahl weder die Westalliierten noch die Rote Armee als Befreier*innen. Sie mussten von sich selbst und ihrem Wahn befreit werden. Wie hätten sie den Tod des Führers und all das gute, wofür er angeblich stand, und das heute so gerne als Positivposten des Dritten Reiches genannt wird, anders denn als Verlust empfinden sollen?

Durch seinen Tod und das Ende des Dritten Reichs blieb ein Vakuum. Das jedoch ist ein unmöglicher Zustand. Siegmund Freud: »Der psychoanalytischen Theorie folgend kann nun aber kein Individuum ohne Ichideal bestehen. Zwar strebt der psychische Apparat nach der Auflösung der Differenz von Ichideal und Ich, diese Auflösung tritt jedoch nie ganz ein.[16]« Die Mitscherlichs beschrieben, wie schon nach wenigen Jahren scheinbar alle Deutschen auf die ›Wiederherstellung des Zerstörten auf Ausbau und Modernisierung unseres industriellen Potentials bis zur Kücheneinrichtung hin konzentriert [waren]‹ (ebd.: 19). Die Energie, die sich auf Küche und Auto richtete, entsprang der Trennung zwischen privater und politischer Verarbeitung des Faschismus. Während die politische Seite des NS meist wenigstens vordergründig abgelehnt wurde, kam es zu einem privaten Wiederaufbau. Die Person des Führers hatte ausgedient, auf den Namen Hitler wurde die gesamt Schuld an Leid, Zerstörung, Niederlage und Massenmord geladen. Nach der totalen Niederlage wollte es niemand gewesen sein, an allem sollte der eine Mann schuld gewesen sein.[17] Unter Historiker*innen ist dies bekannt als Hitlerismus. Doch trotz seiner Disqualifizierung als kollektives Ich-Ideal, trotz des Scheiterns der faschistischen Allmachtsphantasie, trotz des Entzugs libidinöser Bindung konnte die Idee der Volksgemeinschaft in den ehemaligen Massenmitgliedern weiterleben. Wie kam es dazu? Entscheidend ist der Gegensatz zu Italien, wo die antifaschistischen Kräfte am Ende stark genug wurden für eine Selbstbefreiung. In Deutschland reichte es nicht einmal für die rechtzeitige Kapitulation. Es gab in diesem Deutschland den wichtigen Schritt der Einsicht in die Falschheit des eingeschlagenen Weges nicht aus eigener Kraft.

Das hatte weitreichende Konsequenzen. Mit Torok und Abrahams Konzept der Kryptisierung lässt sich dieser Vorgang besser verstehen. Der Führer blieb das geliebte Objekt bis zum Ende, eine eigene Ablösung unterblieb. Der von außen erzwungene Verlust des geliebten Objekts konnte nicht verarbeitet und damit nicht aus dem psychischen Apparat der ehemaligen Massenmitglieder entfernt werden, sodass er abgespalten als Splitter im Unbewussten aufbewahrt wurde. Die Identifikationen mit den NS-Idealen lebten weiter im Unbewussten: Die Deutschen legten ihren Glauben an die homogene antisemitische Gemeinschaft, an die »reaktionäre Moderne«, an ihre Unschuld und rassische Überlegenheit nicht ab, sondern verlagerten sie.[18]

---

16 Vgl. Siegmund Freud, (1940 [1923]): Das Ich und das Es. In: Gesammelte Werke. Dreizehnter Band. S. 234-289. Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag. 1940: S. 277ff.

17 Friedrich Pollock (1955): Gruppenexperiment. Ein Studienbericht. Frankfurt a.M.: Europäische Verlags-Anstalt, S. 335.

18 Jan Lohl (2015): Die NS-Zeit »lebendig-schweigen«. Zur psychoanalytischen Sozialpsychologie der »Vergangenheitsbewältigung« in der frühen Bundesrepublik. In: Sonja Begalke, Claudia Fröhlich, Stephan Alexander Glienke, Der halbierte Rechtsstaat. Demokratie und Recht in der frühen Bundesrepublik und die Integration von NS-Funktionseliten. S. 245-266. Baden-Baden: Nomos Verlag, S. 258f.

Günther Anders schrieb über die Stimmung in den Nachkriegsjahren: »Seit Monaten bin ich nun hier. Aber in keinem Gespräch habe ich den Namen ›Hitler‹ gehört. [...] Nein, dass er totgeschwiegen werde, glaube ich nicht. Wer weiß, ob sie ihn nicht umgekehrt, lebendig-schweigen«.[19] Im Gruppenexperiment des Frankfurter Instituts für Sozialforschung von 1950/51 zeigten sich verschiedene Verhaltensmuster und Reaktionen der dort Befragten auf eine Konfrontation mit NS-Verbrechen. Immer wieder wurde dabei auf jene guten, privaten Seiten der Volksgemeinschaft hingewiesen.[20] Wie ethisch fragwürdig die Politik des Regimes auch immer gewesen, für die Einzelperson sei viel dabei herausgesprungen, ob durch Verminderung der Arbeitslosigkeit, Kinderbeihilfen, dem Programm Kraft durch Freude oder dem Autobahnbau. Ein Diskussionsteilnehmer drückt sich wie folgt aus: »Denn ich meine, außerdem, daß der Krieg nun gekommen ist, ist ja eigentlich auch viel Gutes gemacht worden, nicht wahr. Wollen mal sagen, es sind Straßen gebaut worden usw. Und ich muß gerade sagen, es hatte jeder gut leben«.[21]

Das war nun nicht gerade ein Geheimnis – die Frage war vielmehr, ob es als legitime Entschuldigung zählen sollte oder nicht. Am 11. Juni 1945 publizierte das Zentralkomitee der neugegründeten Kommunistischen Partei Deutschlands folgende Einschätzung, zu der sie ohne Gruppenexperiment gekommen war, und die meisten Deutschen werden diesen einfachen Hinweis auf das amtliche Wahlergebnis noch anstößiger gefunden haben als heute:

»Ihre Teil Schuld tragen auch die zehn Millionen Deutschen, die 1932 bei freien Wahlen für Hitler stimmten, obwohl wir Kommunisten warnten ›Wer Hitler wählt, wählt den Krieg!‹ Unser Unglück war, dass breite Bevölkerungsschichten das elementare Gefühl für Anstand und Gerechtigkeit verloren und Hitler folgten, als er ihnen einen gut gedeckten Mittags- und Abendbrottisch auf Kosten anderer Völker, durch Krieg und Raub versprach.«[22]

Das Lob der Autobahn war eine andere Art um den »Abendbrottisch« zu loben und von KZ und Krieg nicht sprechen zu müssen. Die kryptisierte Identifikation mit dem nationalsozialistischen Staat zur Rettung des Selbstbildes brach sich dort Bahn, wo sie weniger tabuisiert war. Die Autobahn, die Autoindustrie und das Auto können als Privatisierungsphänomene der Masseneuphorie, als Libidoersatz der durch ihren Führer verlassener Deutscher verstanden werden. Das Auto erwies sich als tragbare Kontinuität: Die Deutschen konnten sich auf Auto und Straße als vermeintlich politisch unbelastetes NS-Vermächtnis – schließlich gab es Autos überall – berufen, somit ihr eigenes Mitmachen rechtfertigen und die durch den Wegfall des Führers gefährdete Ichkonstruktion aufrechterhalten. Jedes gesprochene Lobwort für die Autobahn war zugleich ein nicht-mit-Gesprochenes für seinen vermeintlichen Erfinder, Bauherren und »ersten Vorarbeiter«.

19 Anders Günther zit.n. Lohl 2015:245.

20 Pollock 1955: S. 377ff.

21 Pollock ebd.:S. 380.

22 KPD 1945, zitiert nach: Neiman, S. 137. Die KPD war doppelt zweckoptimistisch, denn sie hätte genauso gut die Wahl vom März 1933 zur Grundlage nehmen können, in der 17 Millionen für die NSDAP stimmten und nur fünf Millionen für sie.

Dietmar Klenke: »Als die deutsche Katastrophe 1945 eine schwerwiegende Sinnkrise, ja geradezu ein Sinnvakuum und weite Bevölkerungskreise mit außerordentlich schmerzhaftem ideellen Orientierungsverlust konfrontierte, war in erster Linie die ökonomisch-technische Daseinssphäre imstande, in breiten Schichten die notwendige Aufgabe neuer, gleichsam religiöser Sinnstiftung zu übernehmen«.[23]

»Unter den Phantasmen, die sie am Fließband produzierten, nahmen daher jene einen herausragenden Platz ein, die Kontinuität im Umbruch stifteten: wenn der Inbegriff völkischer Intimität, der Faschismus, selber als rücksichtsloser Störenfried imaginiert werden konnte, der das innige Verhältnis der Sprösslinge zu der Gemeinschaft, der sie entstammten, aus dem Gleichgewicht gebracht hatte, so würden die bewährten Abwehrmechanismen schon greifen.«[24] Die Autobahn musste daher und wird es bis heute, vordergründig und offiziell von ihrem Schöpfer und Förderer getrennt, um jenem ewigen Vaterland zugeschlagen zu werden, das vor und nach ihm da war und da ist. Deshalb die Aufregung, wenn daran erinnert wird, wer sie gebaut hat. Durch die nachträgliche Verleugnung des ideologischen Mutterkuchens der Autobahn konnte sie selbst eine »Kontinuität im Umbruch« stiften.

Interessanterweise begann dieser Prozess der Trennung der Autobahn von Hitler schon mitten im Krieg, im Herbst 1942. Der berühmte Bildband von Erna Lendvai-Dircksen zeigte die üblichen ästhetisierten Fotos der Autobahn jedoch ohne den geringsten Hinweis auf das 3. Reich in den Fotos: kein Hitler, kein Reichsadler, keine Flagge, keine Runenschrift und schon gar kein Hakenkreuz. Auf den ersten und auch auf den zweiten Blick erschienen die Fotos zeitlos, und hätten auch 1960 in schwarzweiß aufgenommen sein können. Ebenfalls fehlen die Kolonnen und Menschenmassen, statt dessen sehen wir je einen einzelnen glücklichen Arbeiter und zumeist einfach leere Straßen ohne Auto, Menschen, Tiere. Die Ästhetik erinnert an Theweleits Beschreibung der faschistischen Liebe zum »leeren Platz«. So viel Leere wie hier war selten.

Interessant sind die Sinnsprüche und kleinen Reime unter jedem Foto, die zu ihm meist in gar keinem Zusammenhang stehen, als wäre die Autobahn ein magischer Ort, der all das möglich machen soll, das Gegenteil von dem, was gerade geschah:

> »Deine großen Straßen helfen, die tausend Sünden tilgen, von den grauen Städten, von den kahlen Jahrzehnten dir ins Gesicht gegraben«
> »Wir haben wieder lachen gelernt«
> »Tor des Friedens, stehen sie weit offen für die Welt«

Als der Holocaust auf Hochtouren lief und selbige Arbeiter dafür an der »Ostfront« ihr Leben ließen, sollte die Autobahn sogar »die tausend Sünden tilgen« und gar ein »Tor des Friedens« sein. Noch deutlicher als bis dahin, ist dies der Versuch einer Schuldentlastung und ein Ausweis der eigenen Gut-Willigkeit gegenüber der Welt. Lediglich der »Schicksalsmarsch« eines »siegreichen Volkes« erinnert entfernt an den Krieg,

---

23 Dietmar Klenke (1994): Die deutsche Katastrophe und das Automobil. Zur ›Heils'geschichte eines nationales Kultobjekts in den Jahren des Wiederaufstiegs. In: Michael Salewski, Ilona Stölken-Fitschen, Moderne Zeiten. Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert. S. 157-174. Stuttgart: Franz Steiner VerlagKlenke 1994, S. 166.

24 Initiative not a love sond, Wenn Deutsche zu sehr lieben, S. 56.

Abb. 82: Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (Hrsg.), Reichsautobahn: Mensch und Werk; Fotos: Erna Lendvai-Dircksen; Gedichte und Sprüche: Emil Maier 2. geringfügig modifizierte Auflage, Gauverlag, Bayreuth 1942 (1. Auflage Berlin 1937).



Der Topos von der unpolitischen Autobahn und seine ästhetische Inszenierung konnten folglich vom NS übernommen werden. Neu war in der Nachkriegszeit vor allem die Ergänzung um das private Auto. Im Nachkrieg wurde allgemein populär, was der Elite wie Lendvai-Dircksen schon während der zwölf Jahre offengestanden hatte: das eigene Auto auf der Autobahn als Privatisierung der Masseneuphorie. Die Euphorie und das Pathos konnte man haben, und das Schaufeln und in Massenaufmärschen herumstehen anderen überlassen. Wo der Bildband schon als Libidoersatz für den Führer verstanden werden kann, mit dessen Krieg und Geschrei man wenig zu tun haben wollte – sich freilich nicht sträubte, davon zu profitieren – so war das nach dem Krieg offensichtlich Bedürfnis einer Mehrheit statt nur von gutbetuchten (auch weiblichen) Bonzen. Während manche der Privilegierten sich freiwillig schon zu Lebzeiten von Hitler abwandten oder seiner zumindest überdrüssig waren, hatte die Mehrheit der Volksgenoss*innen nach dem Tod ihres Führers keine Wahl. Die

Verlassenen ließen sich weiterhin von ihrer NS-Elite führen, indem sie deren Vorbild nacheiferten.

> Wo vorher alles als gut angenommen werden konnte, wurde nun zumindest in der Öffentlichkeit alles Schlechte auf ihn abgeladen. Das Ich-Ideal hingegen wurde ersetzt durch die »Volksgemeinschaft« und diese repräsentiert durch die Autobahn, die deutsche Autoindustrie und das eigene Auto.

Dietmar Klenke schrieb als vermeintlich kritischer Zeitzeuge 1957: »Schufen sich die Israeliten, so die satirische Anspielung, nach längerer Abwesenheit ihres Anführers Moses im goldenen Kalb eine Ersatz-Gottheit, so taten die Deutschen nach dem Totalzusammenbruch ihrer nationalen Religion ein Gleiches, indem sie die wirtschaftliche Daseinssphäre gleich dem goldenen Kalb zu einem neuen Götzen, zu einer neuen Ersatzreligion aufwerteten, die wie jede andere Religion der sinnlichen Vergegenwärtigung in Kultgegenständen bedurfte.«[25] Als Sinnträger avancierte der Automobilismus zum erstrangigen Nationalkult des neudeutschen Mannes und war damit Spiegelbild der seelischen Vergangenheitsbewältigung in ihren gelungenen wie ihren mißlungenen Anteilen.«[26]

James Pollock glaubte nicht, dass mit dem Auto etwas bewältigt worden sei: So »wurden Autobahnen und automobile Massenmobilität im Nachhinein zum Symbol der guten Seiten am Dritten Reich verklärt und konnten dennoch ›ideologiefrei‹ sein.«[27] Gleichzeitig prägte sich in Folge mangelnder Verarbeitung der Trauer ein Splitter ebendieses Ich-Ideals, dieses libidinösen Objekts eines jeden Deutschen, in das jeweilige Unbewusste ein. Das einstige Objekt der Libido wurde abgestoßen und dennoch eingeschlossen: Verleugnung nach fehlender Trauerarbeit trifft auf Kryptisierung.

Während andere Liebschaften zum NS als sentimentale Erinnerung »wie jede pornographische, im Verschwiegenen« stattfinden musste,[28] konnte sie hier in aller Öffentlichkeit besungen werden. Wenn der wahre Kern der Euphorie doch einmal angesprochen wurde, dann musste er nicht verheimlicht werden, denn die Autobahnen gehörten ja zu den angeblich guten Seiten der Diktatur und andere bauten sie ja ab den 1950er Jahren ebenso.

So wurde aus der Militärmacht Deutschland die Wirtschaftsmacht BRD, aus der Liebe zum Führer wurde die Liebe zu Automobil und Autobahn.[29] (Und aus den Bildbänden und der Radiosendungen wurde Kraftwerks Autobahn-Hymne.) Es handelt sich demnach also um zeitgleiche Abgrenzung und Bezugnahme. Einerseits zeigte sich das Auto als Individualisierung durch Konsumentscheidungen,[30] andererseits als ein Ort zur Schuldabwehr. In diesem Klima konnte sich nun »jener Typus von kollektiver Pseu-

---

25 Dietmar Klenke, Die deutsche Katastrophe und das Automobil, zur Heilsgeschichte eines nationalen Kultobjektes in den Jahren des Wiederaufstiegs, in: Moderne Zeiten: Technik und Zeitgeist im 19. und 20. Jahrhundert, Michael Salewski und Ilona Stölken-Fitschen, Stuttgart 1994, S. 157.

26 Klenke, S. 173.

27 Pollock 1955: S. 377ff.

28 Wenn Deutsche zu sehr lieben, In: initiative not a love song, S. 57.

29 Sachs 1984: S. 88ff.

30 Pelters 2009: S. 113.

do-Erinnerung ausbilden, der die Autobahnen als Gegengewicht gegen Auschwitz ausspielte«,[31] und sich das Gefühl entwickeln, »Wir sind wieder wer!«.[32]

Die durch Propaganda induzierten Mythen, wie die von der Autobahn hergestellten Volksgemeinschaft als erstrebenswerte und erreichbare Utopie, konnten so zu einem großen Posten im Nachkriegs-Ich-Ideal der Westdeutschen werden. So waren sie eine Synthese aus in Anteilen gerettetem Ich-Ideal des Führers, und neuem Ich-Ideal des Massenkonsums und Wirtschaftswunders. Eingehüllt in die offiziell als amerikanisch und narzisstisch ausgegebenen Konsumkultur, konnte so subkutan auch ein Teil des alten Ich-Ideals dessen materiellen Untergang überleben.[33] Folgerichtig forderte Franz Joseph Straus schon ein halbes Jahrhundert vor der AfD, dass das schlechte Gewissen der »Sühnedeutschen« nun einmal genug sei,[34] denn wer solche wirtschaftlichen Erfolge haben, müsse sich für nichts mehr schämen.

Mikro- und Makropropaganda

In der Krypisierungsphase konnte der Effekt der Mikro-Makro-Propaganda seine Wirkung tun. Der Psychoanalytiker Erik Erikson schrieb 1961: »Hitler versuchte ein Zeitalter vorwegzunehmen, das eine motorisierte Welt als natürlich empfindet, und es mit dem Bild einer totalitären Staatsmaschine zu verschmelzen.«[35] Wolfgang Sachs sah ebenfalls den Zusammenhang: »Was der Schnurrbärtige mit der Tolle dem Volksgenossen nur vorgegaukelt hatte, das sollte der Dicke mit der Zigarre [Friedrich Erhard] für den Massenkonsumenten zur handfesten Realität werden lassen.«[36]

Jonas Staal bietet eine hilfreiche Theorie an, wonach Propaganda erst ihre Kraft entfaltet, wenn es eine Makro- und Mikropraxis gibt:

»Macro-performative and micro-performative dimensions of propaganda, and through the work of Chomsky and Herman we will see that it is exactly this performative interplay that defines propaganda. In other words, propaganda does not »perform« but it is itself a multi-layered performance.«[37]

So war der Hitlergruß eine perfekte Propaganda, da er in allen medialen Kanälen präsentiert und dann unendlich oft im Alltag wiederholt wurde. Anders die Autobahn: Ihre Makro-Performance war ebenfalls allgegenwärtig in den ersten sechs Jahren. Doch

31 Radkau 2008: S. 326.

32 Sachs 1984: S. 91.

33 Thomas Kühne (1996): Massenmotorisierung und Verkehrspolitik im 20. Jahrhundert. Technikgeschichte als politische Sozial- und Kulturgeschichte. In: Neue Politische Literatur 41, S. 196-229.
Wolfgang Sachs (1984): Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche.
Reinbek bei Hamburg: Rowohlt Verlag.
Gregor M. Rinn (2008): Das Auto als nationales Identifikationssymbol. Zur politischen Bedeutungsprägung des Kraftfahrzeugs in Modernitätskonzepten des »Dritten Reichs« und der Bundesrepublik. (Diss.) Berlin.

34 Nach Kirchhoff, in: initiative not a love song, S. 68.

35 E,-H. Erikson, (1961): Die Legende von Hitlers Kindheit. In: Erikson, E. H., Kindheit und Gesellschaft. Stuttgart, (zuerst 1942) S. 346, in: Bastian Till, Das Jahrhundert des Todes, Göttingen 2000, S. 105.

36 Vgl. Wolfgang Sachs, S. 84.

37 Staatl. Propaganda Art from the 20th to the 21st Century, S. 121.

ihre Mikro-Performance blieb aus. Wie eine gute Reklame hat der NS die Erwartungen und Wünsche angestachelt, bevor das Produkt schließlich geliefert wurde:

»Noch können wir gar nicht ermessen, was diese Straßen des Führers dem deutschen Volke sein werden. Erst wenn sein zweites großes Geschenk an unser Volk ausgeteilt ist – der Wagen des KdF, der Volkswagen – dann erst wird es ein jeder verstehen, und ein jeder wird an diesem Glücke teilhaben.«[38] Das so lange vorbereitete Begehren wurde nach 30 Jahren, in den 1960er Jahren, endlich für die meisten Westdeutschen erfüllt (im Osten rund 15 Jahre später). Die Mikroperformance ergänzte die Makroebene. »Die Sehnsucht nach einem »lustvollen« Fahrerlebnis, das Allmachtsgefühl über die Kraft der Maschine walten zu können« war nun persönlich erlebbar.[39]

Die zweite Metamorphose

Erst in den 1970er Jahren trat die BRD in eine postnazistische Phase ein, in der die Trauer um das Dritte Reich besser versteckt wurde. Ab 1974 verzichtete sogar das Statistische Bundesamt erstmals auf die bis dahin jährlich abgedruckte Karte des Dritten Reichs in den Grenzen von 1937 im Statistischen Jahrbuch. Das Abdrucken dieser Karte war eine Absage an den Friedensvertrag der Alliierten von 1945 und brachte den Wunsch zum Ausdruck, im nächsten Weltkrieg die verlorenen Ostgebiete östlich der Oder zurückzuholen. (In aller Bescheidenheit wollte man das Sudetenland und Danzig nicht länger zurückhaben wie einige »Landsmannschaften« forderten, und Österreich auch nicht mehr.)

Wann war der Übergang, wann wurden aus 44 Prozent Wähler*innen und ungefähr noch einmal so vielen Mitläufer*innen Ex-Nazis oder wenigstens solche, die sich kryptisch auszudrücken pflegten? Natürlich ist das hochgradig subjektiv. Ich meine dennoch, dass es einige Gründe gibt, den Zeitpunkt für die BRD in 1968 zu erkennen. Eltern, Lehrer*innen, Professoren und selbst Bundeskanzler mussten fortan fürchten, in aller Öffentlichkeit für ihre Nazi-Vergangenheit beschimpft und bloßgestellt zu werden. Nicht von irgendwem, sondern von ihren eigenen Schüler*innen, Kindern, Student*innen und Lehrlingen. Es war 1968, als Beate Klarsfeld den Bundeskanzler Georg Kiesinger wegen seiner Nazi-Vergangenheit öffentlich ohrfeigte, wofür sie noch am selben Tag zu einem Jahr Gefängnis ohne Bewährung verurteilt wurde – später umgewandelt in vier Monate auf Bewährung. Kiesinger trat bald zurück und die BRD gab sich zunehmend Mühe, nicht mehr ganz so offen als Nazi-Nachfolgestaat zu erscheinen.

---

38 Karl Heinrich Waggerl: Pfingstidyll an der Reichsautobahn (Anm. 104), S. 25, in: Schütz 1984, S. 106.

39 Uwe Day, Rennsport im dritten Reich, S. 259.

Abb. 83: Seite 2 aus dem statistischen Jahrbuch der BRD von 1969. 1973 wurde erstmals die DDR als solche benannt statt als »sowjetisch besetzte Zone« bezeichnete. Erst 1974 wurde jedoch auf Karte von 1938 verzichtet.



Diese zweite Phase der Kryptisierung fiel zeitlich nicht nur zusammen mit den 68ern, sondern auch mit der Massenmotorisierung und dem intensiven Autobahnausbau. Die Entnazifizierungsversuche durch die Alliierten waren längst erfolglos abgebrochen worden. Erst jetzt in den 1960ern wurde die Reichsautobahn in die Sphäre des Massenkonsums integriert. Gleichwohl hatten die meisten die geforderte Lektion endlich gelernt: Statt Hitler selbst lobten sie seine Straße. Statt zu sagen, wie schön es im BDM war, lobten sie ihren neuen Volkswagen, statt sich zu erbauen an antisemitischen Liedern im Bierzelt, erfreuten sie sich der freien Fahrt ohne Limit, wissend, wem sie sie verdankten. Als Kraftwerk 1974 das frühe Album der elektronischen Musik »Autobahn« veröffentlichte, waren Vollmotorisierung und Wiederaufbau der Städte abgeschlossen. Nun aus der neuen Bequemlichkeit heraus war es leichter, dem Führer nur noch kryptisiert nachzutrauern. Wer sich noch an die 1930er Jahre erinnern konnte, und das war demographisch immer noch die Mehrheit der Deutschen, der konnte sich seinen Teil zu Kraftwerks Hymne denken.

Nach 1968 gilt Weizäckers Rede im Bundestag am 8. Mai 1985 allgemein als weiterer Wendepunkt. Erstmals bekannte sich die offizielle BRD zum 8. Mai als Tag der Befreiung – jedoch nicht zur Notwendigkeit des Antifaschismus. Es ist zu bedenken, dass die Historiker im Historikerstreit ihm mehrheitlich widersprachen und sein vorsichtiger Versuch bis heute nicht als allgemeine geteilt gelten kann. Nur in Berlin war der 8. Mai, und auch das nur ein einziges Mal, 2020, ein gesetzlicher Feiertag. Die-

se letzte Phase der Kryptisierung und Entnazifizierung an der Oberfläche endete mit der deutschen Wiedervereinigung, dem Sieg der BRD über die DDR. Ab 1990 erhielten die mühsam unterdrückten Kräfte des Nationalismus, Rassismus und Revanchismus wieder Auftrieb.[40]

Hitlers freie Fahrt und andere Indizien

Die Sprache und Symbole der frühen und mittleren BRD zeigen viele Verweise auf den NS-Jargon. So wurden im Januar 1954 »Meilensteine« auf den Mittelstreifen der Autobahnen aufgestellt, die die Entfernung zur »alten Reichshauptstadt« angaben.[41] 1954 wurden große Entfernungsschilder an den Autobahnen kurz vor der DDR-Grenze aufgestellt, mit den Städtenamen Danzig, Königsberg, Breslau, Beuthen und Gleiwitz. Die Botschaft war eindeutig eine revanchistische.[42] Der Überfall auf Polen wurde in Gleiwitz inszeniert, dort begann Deutschland den Zweiten Weltkrieg. Das alles geschah unter Bundesverkehrsminister Hans Christoph Seebohm, der unter anderem noch Sprecher der »sudetendeutschen Landsmannschaft« war. Als solcher erklärte er 1961: »Wir sind an vorderster Front die Vorkämpfer für ein Abschütteln des bolschewistischen Kolonialismus über Osteuropa.«[43] Dass er sich am Raub jüdischen Eigentums im Bergbausektor bereichert hatte und anschließend Direktor der »entjudeten« Unternehmen wurde, war in der ostdeutschen, jedoch nicht in der westdeutschen Presse zu lesen.[44] Einige seiner »Fernzielschilder« blieben bis in die 1980er Jahre stehen.[45]

Der mit Hitler groß gewordene DDAC, später umbenannt in ADAC, faselte 1952 in der Zeitschrift Auto- und Motorradwelt von »Gestapo-Methoden«, als Autofahrer von Polizisten wegen überhöhter Geschwindigkeit kontrolliert wurden.[46] Wer für die Bevormundung der Autofahrer mit einem Tempolimit war, wurde in den 1950er Jahren

40 Die Hoffnung, noch Westpolen zu annektieren, ist konserviert im Namen des faktisch ostdeutschen Rundfunks als »Mitteldeutscher Rundfunk« und zeigt die Ausdauer der Landsmannschaften aber auch der Nichtanerkennung der deutschen Kriegsschuld durch weite Teile, insbesondere der damaligen CDU/CSU. In Polen sorgte dies für einige Sorge. Helmut Kohl konnte beim Polenbesuch im November 1989 nicht zusagen, dass die Oder-Neiße-Grenze anerkannt würde. Bundestag und Volkskammer mussten es beide am 21.6.1990 tatsächlich nochmals deutlich erklären, um die vier Alliiertenmächte zu überzeugen. Die machten die Oder-Neiße-Grenze zur Bedingung für die Einheit in den Zwei-Plus-Vier-Verträgen vom 12.9. Erst am 14. November, lange nach dem formalen Ende der DDR, unterzeichnete die erweiterte BRD mit Polen einen Vertrag, der die Grenze anerkannte und somit den Zweiten Weltkrieg beendete. Der Widerwille, Schlesien und Ostpreußen aufzugeben, ist erkennbar, man hoffte bis zuletzt, die Polen über den Tisch ziehen zu können. Dahinter steckte die Vorstellung, der Einmarsch der Roten Armee im damaligen Ostdeutschland sei unrechtmäßig gewesen, woraus die Unrechtmäßigkeit der Annexion der »Ostgebiete«, aber auch der DDR resultiert. Letztere Position hat bis heute überlebt und wird dafür umso stärker zelebriert.

41 Doßmann, S. 102.

42 Doßmann, S. 103.

43 Seebohm in: Der Spiegel, 17.5.1961, zitiert nach: Braunbuch BRD, 1968, S. 374.

44 Braunbuch, S. 405.

45 Ebd.

46 Auto- und Motorradwelt Nr 35 1952 in: Klenke, S. 159.

als »Neonazist« beschimpft, in Anspielung auf die Wiedereinführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen 1939. Beides war natürlich Unsinn, ohne die Nazis wäre das Tempolimit überhaupt nie aufgehoben wurden. Dass ausgerechnet der ADAC andere als Neonazisten beschimpfte war plumpeste Täter-Opfer-Umkehr.

Unser Tempolimit auf Autobahnen geht auf Hitler zurück. Seine Regierung hatte 1933 *alle* Beschränkungen auf *allen* Straßen für nichtig erklärt.[47] Schon auf der IAMA 1933 versprach der erste Auto-Liebhaber der Nation ein Ende der »kleinlichen Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen«.[48] Infolgedessen stieg die Zahl der Verletzten und Toten rapide an. Einen Höhenpunkt erreichte sie 1938 mit rund 8000 getöteten, zwei Drittel davon Fußgänger*innen und Radfahrer*innen (ähnlich wie heute). Das waren so viele wie 1993, jedoch bei 3,7 statt 45 Millionen motorisierten Fahrzeugen und damit wahrscheinlich der relative jemals erreichte historische Höchststand. Noch mehr Auto-Tote hatte damals nur Italien.[49]

Tabelle 10: Tempolimits in Deutschland (ohne DDR) in den Jahren 1910–2021

	1910 – 1933	**1933/34 – 39**	**1939 – 52**	**1953 – 57**	**1957 – 72**	**1972 – 2021**
innerorts	15 km/h; 30 (ab 1923) teils 40	unbeschränkt	Erst 60, dann 40	unbeschränkt	50	50
Landstraße	Nicht reguliert	unbeschränkt	100	unbeschränkt	unbeschränkt	100
Autobahn	-	unbeschränkt	100 (?)	unbeschränkt	unbeschränkt	unbeschränkt
Motorrad-Nachtfahrverbot in Kurorten	ja	1936 verboten	verboten	verboten	verboten	verboten

Die BRD von Konrad Adenauer machte dann da weiter, wo Hitler 1939 aufgehört hat: »1952 wurden sämtliche (!) allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen […] im Rahmen eines Unfallbekämpfungsgesetztes aufgehoben. Die Freistellung des PKW galt auch für den innerörtlichen Verkehr.«[50]

Ins Auge fällt hier sofort die Umkehr von Ursache und Wirkung, als würde die Sprache angesichts der tiefen Irrationalität der Entscheidung, selbst irrational werden wollen in der orwellianischen Bedeutungsverdrehung. Scherf et al. datieren die tempoli-

47 Das geschah »sofort« mit der neuen Regierung, das heißt im Zeitraum Februar – März 1933. Till 2000, S. 100.

48 Damit war das Tempolimit schon aufgehoben, bevor das Gesetz 1934 wirksam wurde. Hitler auf der IAMA im Februar 1933 in Berlin, vgl. Hochstetter, S. 376.

49 Hochstetter, S. 374f.

50 Klenke, S. 158.

mitfreie Zeit in Ortschaften auf 1953 – 1957.[51] Außerorts kam erst 1972 die Beschränkung auf 100 km/h auf Landstraßen und auf Autobahnen fehlt sie bekanntlich bis heute.

Die Zahl der PKW lag 1950 noch bei elf auf 1000 Einwohner*innen und deutlich unter dem Vorkriegswert (21), versiebenfachte sich jedoch bis 1960 (80/1000).[52] Wenig überraschend schossen die Todeszahlen nach oben. Die Autolobby jedoch wehrte sich nach wie vor gegen Tempolimits und suchte die Schuld in der »Natur des Mannes«: »Das ›Alarmsignal‹ sich auf Leben und Tod bewähren zu müssen, sei bei vielen Männern nach den Kriegs- und Katastrophenjahren nicht mehr abstellbar, klagte eine Automobilzeitschrift.«[53]

Auch andere Privilegien des Autos wurden bruchlos weitergeführt. So appellierte eine ADAC-Kampagne an den »Kavalier am Steuer« und unterstellte, dass freiwillige Rücksichtnahme höhere Strafen ersetzten könne. Dies war eine Fortsetzung einer ähnlichen Kampagne der 1930er Jahre, als an den »Motorritter« appelliert wurde. Statt strenger Strafen und Verkehrsregeln sollte großmütige »Barmherzigkeit gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern walten, indem er darauf verzichtet, seine Stärke, die in der geballten Kraft des Motors liegt, auszuspielen.«[54] So verlogen die »Barmherzigkeit« der Nazis war, so wirkungslos sind diese Appelle bis heute, wie die Unfallstatistiken zeigen. Auch das Nachtfahrverbot der Kurorte für Motorräder wurde 1936 verboten und nie wieder eingeführt (in beiden Republiken).[55]

Die Schuldverlagerung weg vom Autofahrer hin zu schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen hat in den 1930er Jahren große Schritte gemacht.[56] Die Rechte der Autofahrer*innen hingegen wurden selbst bei Diebstahl schließlich mit KZ und Todesstrafe verteidigt.[57] So hart wurden Autodiebe in der BRD nicht mehr bestraft, aber die Verschiebung von Rechten und Verantwortung auf den Straßen blieb doch bestehen. Die Schuld-Opfer-Umkehr gilt im Prinzip bis heute, wie 1936 der NS-Kurier jubelnd

---

51 Scherf/Knie/Ruhrort, Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende, 2018, S. 50.

52 Quelle: Deutsches Reich und Kraftfahrzeugbundesamt 2018, In: Christian Scherf,/Andreas Knie/Lisa Ruhrort, Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende, S. 38.

53 Autowelt 10 1952, in Klenke S. 171.

54 Die Zeitschrift »Motor und Sport« widmete sich 1939 in ihrer Serie »Vom Verkehrssünder zum Motorritter« der Verkehrserziehung ihrer Leserschaft.« In: Hochstetten, S. 383.

55 »DDAC und NSKK protestierten im Januar 1936 gegen das in manchen Kurorten bestehende Nachtfahrverbot für Motorräder. Sie erkannten darin eine »verkehrsfeindliche Haltung«. Mit der Begründung, dass die erlassenen Verbote zum Schutze der Kranken und Erholungsbedürftigen in den Kurorten die erstrebte Motorisierung hemmen würden, erklärte das Staatsministerium des Inneren in München die Verbote für unrechtmäßig. Dieses Beispiel veranschaulicht, dass die von oben verordnete Autofreundlichkeit in der Konsequenz eine Geringschätzung gegenüber den Interessen der nicht-motorisierten Volksgenossen bedeutete und Ausdruck einer zutiefst inhumanen Verkehrspolitik war.« Ebd., S. 381.

56 Ebd, S. 374ff.

57 »Im Sinne der Erhaltung dieser Verkehrssicherheit ist der Staat auch entschlossen, verbrecherische Elemente, Autofallensteller, Droschkenräuber und Mörder unbarmherzig zu vernichten und auszurotten.« Hitler auf der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung – 1939; zit.n. Deutsche Kraftfahrt vom März 1939: »Die größte Autoschau der Welt«. In: Hochstetter, S. 387.

feststellte: »Die Straße gehört dem Auto«.[58] Die Erziehung des Deutschen zum »Verkehrsmenschen«, der das Recht des schnelleren und stärker motorisierten ohne Neid anerkennt, machte große Fortschritte im Dritten Reich.[59]

Immerhin gab es in den 1950er Jahren eine Debatte, in der auch Stimmen für ein Tempolimit laut wurden. ADAC und Autolobby kämpften mit der Lüge, das Rasen ohne Beschränkung sei Ausdruck einer Freiheit, die es unter Hitler nicht gegeben habe. Die Tempo-Freiheits-Lüge sollte noch eine lange Karriere machen, als sie anti-kommunistisch gegen die DDR mit ihren lahmen Trabis gewendet werden konnte, nach dem Motto: Die freie Welt fährt schnell, in Diktaturen wird geblitzt und bevormundet. So hatte die erneute Debatte um ein Tempolimit 1990 kaum eine Chance, es hieß wie 1950, Freiheit sei immer die des Auto.

NS-Paraphrasierungen

Mitte der 1950er Jahre wurde der Versuch, Reklameschilder an Autobahnbrücken anzubringen, abgewehrt vom Heimatschutzbund und den Architekten. Der bekannteste unter ihnen, der ehemalige Reichslandschaftsanwalt und Antisemit Alwin Seifert, nahm in seinem Selbstlob nur ein sehr kleines Blatt vor den Mund: »Die künstlerische Schönheit der Autobahnen ist das einzige auch im Ausland anerkannte und beneidete Ruhmesblatt, das die Vergangenheit hinterlassen hat.«

Das war eine Paraphrase der Geheimrede Heinrich Himmlers vom 4. Oktober 1943, wonach der Holocaust »ein niemals geschriebenes und niemals zu schreibendes Ruhmesblatt unserer Geschichte [sei],«[60] Himmlers Rede war durch die Nürnberger Prozesse bekannt geworden. Er kam damit gut durch und das war in seiner Zeit, soweit bekannt, kein Skandal.

Die Zeitschrift Auto, Motor, Sport titelte 1965 »Die Vollmotorisierung marschiert« in direkter Anspielung auf »SA marschiert«.[61] 1965 schrieb der ADAC in seinem Manifest für die autogerechte Gesellschaft vom »gesunden funktionieren eines Volkskörpers«. 1966 betitelte der Verkehrsjournalist der »Deutschen Straßenliga«, Hans Erb, sein Buch über den »Automenschen« mit »Auto Auto über alles« in gänzlich unverhüllter Paraphrasierung auf »Deutschland, Deutschland über alles«.[62] Shell nannte seine Automo-

---

58 »Der NS-Kurier vom 17. Februar 1936 titelte »Die Straße gehört dem Auto« und triumphierte, dass die Zeiten vorbei seien, wo Fußgänger sich als Herren über die Straßen fühlen durften.« In: Hochstetter, S. 380.

59 Unter einem »Verkehrsmenschen« stellte sich der [NSKK] Korpsführer einen »seit frühester Jugend im Verkehr und zum Verständnis eines modernen Verkehrs erzogenen Volksgenossen vor, dem als Nationalsozialisten die Einfügung in die Verkehrsgemeinschaft bereits eine Selbstverständlichkeit bedeutet, der frei von jedem Neidgefühl einem anderen Verkehrsteilnehmer die höhere Geschwindigkeit und das rasche Vorwärtskommen nicht mißgönnt«. In: Hochstetter, S. 382.

60 Vgl. Doßmann, S. 116f.

61 Giettinger, S. 95.

62 Giettinger, S. 17, 125ff. Die Phrase »Deutschland über alles« wurde aus der Hymne beider Republiken gestrichen, weil sie Preußens Angriffskriege, den Ersten und Zweiten Weltkrieg Deutschlands und dessen imperialistisches Streben gerechtfertigt hatte, gleichwohl der Autor der Zeilen sie wohl anders gemeint haben wird.

bil-Lobbyismus-Studie der 1950er Jahre »Verkehr ohne Raum« in Anspielung auf »Volk ohne Raum.«

Solange nur die Wörter Himmler, Hitler, Holocaust, Juden und Krieg nicht fielen, konnte scheinbar so gut wie jeder Nazispruch mit Auto und Autobahn verpackt werden.[63]

Heute sind Autonummernschilder der populärste Ort außerhalb des Internets für Nazi-Codes. Wer sich die Mühe macht hinzusehen, findet viele Nummernschilder mit entsprechenden Zahlenkombinationen wie 88 (HH = Heil Hitler), 18 (AH = Adolf Hitler), 204 (20. April = Hitlers Geburtstag), 14 (»die 14 Wörter«), 28 (BH = Blood and Honor) oder Kombinationen wie 1888 oder 8188 usw. Manche Nummernschilder wie SS, NS oder SA werden nicht vergeben, aber die Liste der NS-Codes ist wesentlich größer und wächst ständig während die Verbotslisten weit hinter her hinken.[64] Mitlerweile ist dies auch in anderen Ländern angekommen. In Lissabon sah ich ein Auto mit dem Nummernschild »Ad08lf«. Wenn es statistischer Zufall wäre, dürfte zum Beispiel »88« genau einmal auf 100 Nummernschilder mit einer zweistelligen Zahlenkombination vorkommen. Es kommt aber eindeutig viel öfter vor. Andererseits könnten die Strafverfolgungsbehörden mit einer einfachen Anfrage bei den KfZ-Behörden der Länder eine wahrscheinlich sehr vollständige Liste der Personen mit Neonazi-Hintergrund der Bundesrepublik erstellen.[65]

Gemäß der Motorisierung kann die Nachkriegszeit in drei Phasen eingeteilt werden, die erste mit sehr wenigen Autos bis in die erste Hälfte der 1950er Jahre. Ab 1960 begann die Phase der starken Expansion und ab 1970 besaß die Mehrheit der Haushalte ein Auto. Ein Übergang zu einer vierten Phase mit nahezu 100 Prozent Haushaltsbesitz begann erst in den späten 1990er Jahren mit Fortsetzung bis heute.

---

63 Ausnahmen, die sich überhaupt nicht verhüllten, gab es wie diese Zeitungsannonce aus dem Jahr 1989 in München: »Seine Ehre hiess Treue.« (Doppel-S im Original) – Todesanzeige für Luis Schintholzer in München (Fluchthelfer Eichmanns und dessen SS-Vertrauter), im Auftrag seiner Witwe.Bettina Stangneth, Eichmann vor Jerusalem: Das unbehelligte Leben eines Massenmörders, Arche Verlag, Zürich und Hamburg 2011, S. 454.

64 Informationsblatt des Verfassungsschutzes Brandenburg, Falsche Kennung: Kritische Kombinationen auf Kfz-Kennzeichen, Potsdam 2008, In: Bell Tower, Weitere Autokennzeichen mit NS-Bezug sollen verboten werden, 18.3.2021, https://www.belltower.news/neonazi-codes-weitere-autokennzeichen-mit-ns-bezug-sollen-verboten-werden-113297

65 SPIEGEL, Nazi-Codes auf Kfz-Kennzeichen, 20. April 2015, https://www.spiegel.de/auto/aktuell/verbotene-kfz-kennzeichen-keine-nazi-nummernschilder-a-1025284.html

Tabelle 11: Phasen der Kryptisierung, symbolpolitischer Entnazifizierung und Re-Nazifizierung

Phase	**Zeitabschnitt**	**Wichtigste Ereignisse**
I	1945 – 1949	Viele Nazis zeigen ihre Sympathien offen und unvorsichtig im Alltag. Sie sind aber nicht mehr in hohen Ämtern.
II	1949 – 1954	Nazis zeigen ihre Sympathien immer noch offen, z.B. im Bierzelt, sind aber etwas vorsichtiger. Der Kriegsverbrecher Alois Brunner kann von Organisation Gehlen/BfV geschützt fünf Jahre in der jungen BRD leben
III	1954 – 1968	Re-Nazifizierung der Staatsspitze: Kiesinger, Globke, Lübke.
IV	1968 – 1985	Beginn der allgemeinen Kryptisierung und oberflächlichen Entnazifizierung, allgemeine Sublimation im Automobilismus, Klarsfeld-Kiesinger-Skandal.
V	1985 – 1989	Der Bundespräsident Weizäcker bezeichnet den 8. Mai erstmals als Befreiung. Der natürliche Generationenwechsel entfernt Altnazis. Sichtbare Neonazi-Bewegung erstmals in der DDR.
VI	1990 – 2005	Weizäckers Vorstoß scheitert an Historikerstreit und Wiedervereinigung, verleugnete Pogromwelle und rechter Terror, Ausstellung »Verbrechen der Wehrmacht«, medial forcierte Selbstverständlichkeit des neuen Nationalismus in Fußballweltmeisterschaften, Martin Walsers Rede in der Pauluskirche 1998, Wirtschaft und Staat zahlen 8 Milliarden DM an Holocaust-Überlebende, »Aufarbeitung« von DDR und »Stasi« helfen bei der Verdrängung des Themas Nazi-Faschismus und bei seiner Relativierung.
VII	2005 -	Holocaust-Mahnmal in Berlin 2005, BRD wird »Erinnerungs- und Aufarbeitungsweltmeister«, ab ca. 2008 Historikerstreit der schweigenden Mehrheit,[66] Thilo Sarrazins Buch »Deutschland schafft sich ab« 2010, zweistellige Wahlergebnisse der AfD 2014 – 2016 mit Personal aus der ersten und zweiten Nachkriegsgeneration, erstmals starker positiver Bezug der neuen Rechten auf israelische Rechte, neue Islamophobie, Globalisierung des rechten Terrors, erstmals auch gegen konservative Mitte und erstmals staatliche Anerkennung 2020/2021 in USA und BRD, erstmals wird 2020 ein Geheimdienstchef entlassen wegen Nähe zu Neonazis, erstmals ernsthaftes Vorgehen von Twitter und Facebook 2021, Konjunktur der Hufeisen/Extremismustheorie auch in EU, Polen, Ungarn, strukturell antisemitisches Verschwörungsdenken in Social Media, Ausbau von Polizei und Geheimdiensten u.a. in den neuen Polizeigesetzten. Wiedererstarken von Russophobie und Holocaust-Relativierungen im Zuge des Russland-Ukraine-Krieges.

66 Vgl. Wolfgang Wippermann, Auf der Autobahn zum Mutterkreuz.

Tabelle 12: Phasen der Motorisierung seit 1945 in der WBZ/BRD

Phasen	Zeitraum
Sehr wenige private Autos	bis ~1955
Deutliche Expansion mit allgemeiner Auto-Besitz-nah-Erwartung	ab 1960
Die Hälfte der Haushalte mit Auto	~1970
Drei Viertel der Haushalte mit Auto	~1995–2021

Die letzte Freiheit des kleinen Mannes

Bis heute wird die Massenmotorisierung verteidigt als mal die letzte, mal als die einzige »Freiheit des kleinen Mannes«. Damit wird behauptet, die Aufteilung von Lebenschancen nach sozialer Herkunft werde im Auto tatsächlich transzendiert.[67] Im Auto käme demnach auch der, fast immer männlich gedachte, Mensch der Arbeiter*innen-Klasse einmal zu seinem Recht und werde ebenbürtig. Ohne das Attribut »klein« und das Subjekt »Mann« wird die vermeintliche Freiheit auch beim Recht auf Rasen auf der Autobahn verteidigt, gleichwohl auch hier Männer gemeint sind, nur eben nicht die »kleinen«.

In beiden Diskursen wird unterstellt, es gäbe schon zu viele Einschränkungen. Bezeichnend ist, dass dieser Diskurs der letzte ist, in dem in breiter Öffentlichkeit eine Klassen-förmige Vergesellschaftung überhaupt eingeräumt wird. Der Gedanke wäre nun naheliegend, dass eben kein Argument zu schlecht sei für das Auto. Dem ist jedoch nicht so. Auch der kleine Auto-Mann und die Autobahn als Klassen-loser Raum sind NS-Erfindungen (Kapitel 8).

Fritz Todt: »Im Kraftwagen ist auch der kleine Mensch, dessen Veranlagung und Schicksal nicht zum kühnen Eroberer gereicht hat, in der Lage, selbst seine kleinen Entdeckungsfahrten zu machen.«[68] Das Auto sollte nicht länger das »Verkehrsmittel für besonders bevorzugte Kreise« bleiben, sondern mit dem Volkswagen zum »allgemeinen Verkehrsmittel des ganzen deutschen Volkes« werden.[69, 70] So ist eine lästige

67 Zu Lebenschancen und versteckten klassenförmigen und patriarchalen Ausschlussmechanismen siehe Reinhard Kreckel, Politische Soziologie der sozialen Ungleichheit, 1. und 3. Auflage, Frankfurt a.M. 1992 und 2004.

68 Todt, Generalinspekteur des deutschen Straßenwesens, 1937, in: Till, Psychologie von Gewalt und Massenmord, 2000, S. 93.

69 Hitler im Völkischen Beobachter, 8.3.1934, IAMA: »Solange das Automobil lediglich ein Verkehrsmittel für besonders bevorzugte Kreise bleibt, ist es ein bitteres Gefühl, von vorneherein Millionen braver, fleißiger und tüchtiger Mitmenschen, denen das Leben ohnehin nur begrenzte Möglichkeiten einräumt, von der Benutzung eines Verkehrsmittels ausgeschlossen zu wissen, das ihnen vor allem an Sonn- und Feiertagen zur Quelle eines bisher unbekannten, freudigen Glücks würde« In: Till, S. 101.

70 Hitler am 28.2.1938, »Sorgen wir also dafür, daß durch eine gewaltige Zahl billiger deutscher Volkswagen in der Zukunft der Wunsch jener befriedigt wird, die aus Liebe, Lust zum Kraftwagen bereit sind, einen Teil ihres Einkommens dafür anzulegen. Damit wird vor allem der Kraftwagen als sol-

Konsequenz der erfolgreichen Massenmotorisierung die Flucht der oberen Klassen in immer größere Autos, weil ein Auto an sich längst keinen sozialen Status mehr anzeigt.

Daniela Zelone resümierte: Das »Streben nach Faschisierung der Nation fand im Faschisierungsprozess des Automobils ein zur Instrumentalisierung geeignetes Element par excellence, um die volksnahe und klassenübergreifende Politik der Faschisten beweisen zu können. Das Automobil, dessen Besitz seit seinen Anfängen ein klassenspezifisches Privileg war, wurde vor allem in der Zeit der Autarkie als klassenübergreifendes und nationales Gefährt für das ganze italienische Volk propagiert.«[71] Bei allen Differenzen ab 1945 blieb es beim Auto als »volksnahe und klassenübergreifende Politik.« Bis heute wird dies mehr oder weniger als Naturzustand unterstellt. Der Sprecher der neuen Autobahn GmbH erklärte den Fernsehkameras, während seine Baustelle der A100 in Berlin im Jahr 2021 von Klimaaktivist*innen besetzt war, »die Mehrheit« wäre für diese Autobahn.[72] Die Mehrheit von rund zwei Dritteln der Berliner Haushalte besitzt jedoch gar kein Auto.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die BRD der Nachkriegszeit wie wohl kaum ein Staat in kürzester Zeit viele billige Autos geliefert hat und zugleich in den »goldenen zwei Jahrzehnten« des Wirtschaftswunders einen Ausgleich der Klassengegensätze erreichen konnte. So ist nicht nur das Autoversprechen, sondern auch das des Klassenausgleichs im selben Zeitabschnitt wahr geworden – und ein weiteres Mal hat die BRD die Prophezeiung Hitlers erfüllt. Der soziale Friedensvertrag hätte sicherlich auch ohne Auto funktioniert, aber hier ist nun eine weitere Verbindung entstanden, die dazu führt, dass Auto und Autobahn wie angekündigt zu einer Milderung der Klassengegensätze führten und die drei heute im kollektiven Unterbewusstsein sehr eng miteinander assoziiert sind.

Auch im 21. Jahrhundert ist das Auto ein Hilfsmittel, um den Klassencharakter gesellschaftlicher Ungleichheit hinter sozialen Milieus und Lifestyles zu verbergen. Das Auto etabliert seine eigene Klassengesellschaft mit Kleinwagen, Mittel- und Oberklasse, Gebraucht-, Leasing- und Neuwagen. Jedoch vermittelt diese Klassifizierung den Eindruck, es wäre zu schaffen und nicht wenige leisten sich bekanntlich ein Auto weit über ihre Verhältnisse. Sicher ist ein großer Statusunterschied zwischen 2,5 Tonnen SUV und gebrauchtem Opel. Jedoch ist das immer noch viel weniger Unterschied als zwischen bequemem Erbe und gesperrtem Konto, zwischen privater Villa und prekärer Mietwohnung mit drohender Zwangsräumung. In der Auto-Welt ist die Klassengesellschaft zumindest erträglicher. Im Falle des Unfalls kann sogar das billigere Auto dem teuren einmal Schaden zufügen und bis zum SUV konnte das sogar gegen die »Oberklasse« ausgehen. Außerdem gilt weitgehende juristische Gleichheit. Ganz anders beim

---

cher aufhören, das Kennzeichen einer bestimmten Schicht von Einkommensträgern zu sein, er wird immer mehr zu einem allgemeinen Verkehrsmittel des ganzen deutschen Volkes. Dann wird auch jene gewaltige Propaganda nicht umsonst sein, die wir für die Motorisierung unseres Volkes sachlich und ideell leisten« In: Domarus 1962, S. 791, in: Till 2000, S. 99.

71 Zenone, S. 53.

72 Besetzung im Rahmen des dezentralen Anti-Autobahn-Aktionstags in Berlin von Sand im Getriebe, Ende Gelände und Fridays for Future, vgl. Tagesschau am 5. Juni 2021.

Mietrecht, Arbeitsrecht, Sozialrecht usw., in denen die Opelfahrer*in meist den Kürzeren zieht. Wer jedoch im Auto sitzt, ist für diese Zeit Teil einer privilegierten und zumindest relativ egalitarisierten Gemeinschaft.

DDR

Dass ein gutes Deutschland blühe, wie ein andres gutes Land. *Kinderhymne von Bertold Brecht und Hanns Eisler*

Die österreichische Zeitung Der Standard schrieb in einer Buchrezension en passant von Ländern, »die von den Nazis besetzt waren oder selbst faschistische Führungen hatten: die DDR etwa, Ungarn, Italien oder die baltischen Staaten. Und natürlich befasst sie [die Autorin] sich mit Österreich […].«.[1]

Diese Aufzählung ist Unsinn. Denn weder war die DDR von den Nazis besetzt noch hatte sieehemals hohe Alt-Nazis in höchsten Regierungsämtern. (Die zwei herausragenden Ausnahmen waren kleinere aber vor 1933 schon überzeugte Alt-Nazis, die es dennoch bis zum Minister für Landwirtschaft und die chemische Industrie brachten).[2]

(Dass ihre Regierung, eine »Diktatur der Arbeiter und Bauern«, zu oft vor allem Diktatur war, steht auf einem anderen Blatt, und kann in diesem schon zu lang geratenen Buch nicht diskutiert werden. Siehe dazu Tabelle 15.)

Von solchen Gedanken unbeschwert instrumentalisiert Der Standard die DDR, um Österreich weiß zu waschen und, ob gewollt oder nicht, verharmlost dabei den Holocaust durch die unsinnige Relativierung. So liegt die DDR »begraben unterm Lügenberg« […] »und wird dämonisiert durch den in jederlei Hinsicht unzulässigen Vergleich mit dem dritten Reich«, wie der Historiker Wolfgang Wippermann treffend schrieb.[3]

Auch dafür fehlt hier der Platz, und wie beim BRD-Kapitel wird wohl kein*e Leser*in allem zustimmen. Bevor ich zum Auto in der DDR komme, seien daher einige

1 Steffan Gmünder, Der Standard, Von begrabenen Wahrheiten, 28. Dezember 2018.

2 Die im Standard besprochene Autorin Geraldine Schwarz ist die Tochter zweier hochrangiger deutscher Nazis, ein Arisierungsprofiteur und ein Vichy-Kollaborateur. In ihrem familienbiographischen Buch versucht sie, die Geschichte ihrer Familie als auch die der BRD aufzuarbeiten. Nachdem sie die BRD schwer belastet mit Nazivorwürfen, erwähnt sie am Rande die DDR, um ihre Familie und deren Republik zu entlasten. Eine Auseinandersetzung mit der DDR ist das nicht, sondern die Instrumentalisierung im Sinne der Äquidistanzthese.

3 Wolfgang Wippermann, Dämonisierung durch Vergleich: DDR und Drittes Reich.

Gedanken und historische Daten vorausgeschickt. Susan Neiman schreibt, die Obsession, die DDR zu diskreditieren, resultiere aus dem (uneingestandenen) Bedürfnis, die je eigenen Verwandten in der Wehrmacht noch heute zu entlasten: »Das anhaltende Schuldgefühl, das nur wenige Deutsche völlig abschütteln können, lässt sich leichter beschwichtigen, wenn man den Antikommunismus der Nazis aufpoliert. Väter und Großväter haben wohl nicht die Waffe gezogen, um wehrlose Juden zu töten; ›sie waren hinter den Bolschewisten her, die Juden standen dabei einfach im Weg‹. Je übler die Bolschewiki heute erscheinen, desto besser sehen die Nazis im Rückblick aus. Wenn Faschismus und Kommunismus dasselbe sind, haben Vater und Großvater nicht doch das Böse bekämpft?«[4]

Laut Historikern wie Arno Meyer hat schon im Dritten Reich der Antikommunismus in der Liste der Feindbilder zeitweise über dem Antisemitismus gestanden. Und so war es attraktiv für das Nachkriegs-Westdeutschland, dort weiterzumachen und ihn als pro-US-Amerikanismus zu verkleiden. Einige Wörter wurden vertauscht, statt auf die »jüdischen Bolschewisten« schimpfte man auf »die Russen« und »die Zone«. Statt den heißen führte man nur den kalten Krieg. Weitergeführt wurde der Kampf gegen Linke, in zivilisierterer und meist nicht tödlicher Form, aber eben doch mehrheitlich von den gleichen Richtern, Polizisten, Staatsanwälten, Geheimdienstlern und Journalisten, die sie schon im Dritten Reich gejagt hatten. Auch nicht neu war der internationale Charakter des Antikommunismus.[5] Hier war der Schritt in die Nachkriegszeit ein sehr kleiner, nur als »jüdisch« durfte man die »Bolschewisten« nicht mehr bezeichnen.

Der Antikommunismus des heutigen Deutschlands richtet sich offensichtlich nicht mehr gegen die Sowjetunion, sondern gegen die schon so lange nicht mehr existierende DDR. Die Bundesrepublik nutzt die zur Projektionsfläche entstellte DDR zu ihrer eigenen Legitimation, und scheinbar braucht sie sie. Statt über das Dritte Reich spricht man über die Stasi, statt über die unfassbare Nazikontinuität in der BRD mit Namen und Adresse spricht man über die angebliche Verwandtschaft von NS und DDR mit Verweis auf Hannah Arendt, die solches nie behauptet hat. Statt sich das ganze Ausmaß der Lüge von der Stunde Null einzugestehen, unterstellt man, die BRD wäre von ganz anderen, das heißt besseren, Deutschen als die DDR gegründet worden. Schließlich hatte die BRD so etwas wie einen »verordneten Antifaschismus« angeblich gar nicht nötig. Schon allein das Wort Antifaschismus wurde von der Hauptrednerin im Bundes-

---

4 »Der Aufruf, Europa gegen die kommunistische Bedrohung zu verteidigen war dagegen laut, klar und wirkungsvoll. Manchmal wurden Kommunisten mit den selben Hakennasen dargestellt […].« Hitler selbst sagte, es ginge vor allem gegen den Bolschewismus. Hitler schrieb nach der Niederlage Frankreichs, also lange vor Stalingrad und einer realen Bedrohung durch die Sowjetunion: »Ich hätte mich mit Leib und Seele in die Ausmerzung des Bolschewismus gestürzt, das ist Deutschlands eigentliche Sendung, der Ehrgeiz meines Lebens und die *raison d'etre* des Nationalsozialismus.« In: Heinrich Himmler, Geheimreden 1933 – 1945 und andere Ansprachen, hg. von B.F. Smith und A.F. Peterson, Berlin 1974. In: Neiman, S. 149.

5 Hitler in der Eröffnung des Winterhilfswerks 1942. Die Waffen-SS gewann 1943 nach Stalingrad 200.000 ihrer 900.000 Soldaten aus Osteuropa, zusätzlich zu den freiwilligen Russen und Ukrainern in der Wlassow-Armee. siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Ausl %C3 %A4ndische_Freiwillige_der_Waffen-SS.

tag zum 27. Januar 2021 mit keiner Silbe erwähnt, so wenig wie das erneute staatliche Vorgehen gegen die Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes.[6]

Ich schreibe über die DDR, ohne den Standpunkt der generellen Diskreditierung zu übernehmen, aber auch ohne ihn weiter zu widerlegen. Die Prämisse für eine Kritik der DDR, die frei wäre von einer Fortsetzung des Hitlerschen Antikommunismus, ist die bedingungslose Anerkennung ihrer Existenzberechtigung, resultierend aus Stalingrad, Buchenwald und Auschwitz. Von diesem und nur von diesem Punkt aus sollte die DDR in aller nötigen Schärfe kritisiert werden.

Ein anderes gutes Land

Ihrem eigenen Anspruch nach wollte die DDR das andere, das bessere Deutschland sein, in Abgrenzung zum NS, zur BRD und zum Kapitalismus und Imperialismus. Bei Auto und Autobahn ist sie jedoch weder einen ganz eigenen Weg gegangen noch hat sie nur den Westen kopiert. Viele Autor*innen neigen hingegen zu einem schnellen Pauschalurteil: Die DDR habe es nicht geschafft, eine einzige Autobahn zu bauen und hatte einen, oft als moralischen Abgrund geschilderten, Mangel an privaten Autos. Die differenziertere Variante besagt, dass sie der BRD um 10 bis 15 Jahre im Motorisierungsgrad hinterherhinkte, und deren Automobilismus zeitversetzt kopiert hat bzw. es mit noch 15 Jahren Zeit »geschafft« hätte. Was fehlt, ist die dritte Erzählung, deren Cliché ungefähr so wäre: Die DDR hat schon früh die ökologischen, urbanistischen, finanziellen und sozialen Nachteile erkannt und die Fehler des Westens nicht wiederholt. Sie hat ein vorbildliches öffentliches Verkehrssystem eingerichtet, die Fehler und Nachteile der Blechlawine vermieden und keinen Pfennig in neue Autobahnen gesteckt – alle drei Erzählungen sind falsch. Während die Heinrich-Heine-Forschung in beiden Republiken 180 Grad entgegengesetzt gewesen sein mag, ist das Bild beim Automobilismus deutlich differenzierter.[7] Wir werden im Folgenden sehen, wie es durchaus Versuche und Schritte im gesamten Ostblock in Richtung Variante 3 gab, und wie sich zugleich die Variante 2 gegen erhebliche Widerstände in Teilen durchsetzte. Trotz dessen entwickelte sich ein anderes Mobilitäts-Regime, sowohl infolge von materiellen als auch ideologischen Gründen. Dass die Variante 3 trotz einiger Ansätze nie realisiert wurde, war sowohl dem Zeitgeist geschuldet undals auch Erbschaft jener zwölf Jahre.

---

6 Unter der SPD-geführten Regierung Berlins begann im Jahr 2019 und 2020 fortgesetzt der Versuch, die VVN-BdA nach 70 Jahren loszuwerden, nicht per Verbotsverfahren, sondern ganz technokratisch über den Entzug der Gemeinnützigkeit. Antifaschismus sei, so das Finanzamt Berlin, nicht gemeinnützig in Deutschland. Grundlage dafür ist die Nennung im bayrischen Bericht des Landesamtes für Verfassungsschutz. Dort ist keine Begründung genannt, man äußert sich nicht auf Nachfrage. Im Frühjahr 2021, nach starken Protesten, ließ das Finanzamt sich herab, die Gemeinnützigkeit wieder anzuerkennen.

7 Heinrich Heine wird in DDR-Publikationen als enger Freund von Karl Marx und als bekennender Sozialist gezeichnet, der Deutschlands Zustände nicht mehr ertragen konnte und nach Paris entkam. In den meines Erachtens sehr misslungenen Einleitungen der gelben Reclam-Heftchen wird nachgerade das Gegenteil behauptet, Marx war nur eine Zufallsbekanntschaft, Paris war einfach attraktiver als Hamburg (wer will das bestreiten) und Heine hatte mit Sozialismus nichts zu schaffen.

Erbschaften jener zwölf Jahre

Es ist wenig bekannt, aber die DDR verfügte sowohl zum Zeitpunkt ihres Untergangs als auch zur Gründung über das dichteste Eisenbahnnetz der Welt (im Verhältnis zur Fläche).[8] Gar nicht bekannt ist ein zweiter Superlativ, dass sie, gemessen an der Fläche, mit 1387 km auch das dichteste Autobahnnetz ihrer Zeit erbte.[9] So fand die junge Republik 1949 einerseits schwer zerstörte Städte und Industrieanlagen vor, aber im Verhältnis dazu gute Möglichkeiten, um zwischen ihnen hin und her zu fahren. Eine Bahnfahrt von Dresden nach München konnte dennoch über die Sektorengrenzen 1947 noch 30 Stunden dauern.[10] Überwiegend unversehrt waren hingegen einige Autobahnabschnitte geblieben. Viktor Klemperer hat uns ein dichtes Tagebuch aus jenen Anfangsjahren hinterlassen. Er war froh, nicht mit der Bahn fahren zu müssen wann immer es ging, gleichwohl er dann die heute so wertvollen Alltagsdialoge nicht hätte notieren können. Wenn er ein Auto und Benzin zugeteilt bekam, notierte er stolz immer auch den Wagentyp: »Am Dienstag 26.III. [1947] Morgens $\frac{1}{2}$ 6 stand der Wagen zur Berlinfahrt hier. Ein Mercedes 6 Cyl., der auf der Autobahn lange Strekken pausenlos mit 100 km. lief […].«[11] (Selbst ein eigenes Auto hätte nichts geholfen, denn ohne russische Papiere drohte das Auto eines Deutschen am ersten Straßenposten eingezogen zu werden.) In allen vier Besatzungszonen waren die ersten Jahre viel zu wenige Autos und Benzin vorhanden, um die Autobahnen zu nutzen. So blieb sie immer noch so Autoleer wie in den 1930er Jahren.

Es liegen keine Statistiken darüber vor, und wir können mit Blick auf Klemperers Anmerkungen vermuten, dass die zivilen Autos, so sie nicht schon die Wehrmacht eingezogen hatte, von den alliierten Militärs beschlagnahmt wurden, oder die ersten Jahre gut genug versteckt wurden.[12] Die sowjetische Besatzungszone (SBZ) wies im Jahr 1946 relativ so viele LKW auf wie das Dritte Reich 1936, aber nur ein Drittel so viele PKW und Motorräder.[13] Da ein PKW auch 1936 eine Seltenheit war, ist davon auszugehen, dass die ersten Privatautos für Zivilist*innen erst Ende der 1950er Jahre aus heimischer Produktion langsam wieder aufkamen. In den frühen 1950er Jahren war ein Vorkriegswagen

8 Das liegt zum einen daran, dass sich lange zuvor in Sachsen und Berlin urbane und industrielle Zentren gebildet hatten, die ganz überwiegend die Schiene nutzten. Es lag aber auch daran, dass durch den Wegfall einiger Verbindungen durch Westberlin und die Grenze nach Westen neue Nord-Süd-Trassen gebaut werden mussten und das Netz trotz der berüchtigten Demontage insgesamt gewachsen ist. (Die sowjetische Militäradministration ließ Fabriken und auch einige Schienenstränge demontieren und als Reparationsleistung für die Zerstörung der Deutschen in der Sowjetunion in diese liefern.)

9 Die DDR fand zu ihrer Staatsgründung ein Netz von 1387 km Reichsautobahn vor, von insgesamt 3506 km, die in den verbleibenden deutschen Republiken lagen, entfielen somit 40 % auf die DDR, und 60 % auf die BRD bzw. zuvor die vier Besatzungszonen.

10 Victor Klemperer, Tagebücher, 1945 – 1950, S. 378ff.

11 Ebd., S. 219 (»Strekken« mit Doppel-K im Original).

12 Wären sie das nicht, wären sie wahrscheinlich, Klemperer folgend, alle beschlagnahmt wurden. Mein Urgroßvater rettete seinen Opel über die SBZ-Zeit in die DDR, wo keine Beschlagnahmung mehr drohte.

13 In der SBZ 1946: 60.000 LKW, so viele wie 1936; sowie 77.000 PKW, 107.000 Motorräder, nur ein Drittel des Standes 1936.

und eine Benzinration deshalb ein umso größeres Privileg, auf weitgehend Auto-leeren Straßen und Autobahnen. Dass ein Nazi wie mein Urgroßvater seinen Opel P4 vor der Militäradministration verstecken und ab 1949 wahrscheinlich wieder offen ausführen konnte, zeigt, dass die materielle Entnazifizierung der DDR die von Klemperer so bezeichneten »kleinen PGs« (Nazi-Partei-Genossen) oft genug aussparte, wohl in der Hoffnung auf Entgegenkommen für die neue Republik.[14]

Die Reichsautobahn blieb überall erhalten, außer die wenigen Kilometer östlich von Görlitz, wo die nationale Getreidereserve in auf der Trasse errichteten Silos gelagert wurde. Die Hakenkreuze und Reichsadler an allen Brücken und vielen Gebäuden wurden wie im ganzen Land schnell entfernt.

Einen zweiten – angesichts der Abwesenheit von Autos gleichfalls symbolischen – Bruch mit Hitler-Deutschland gab es ebenfalls zur Staatsgründung in der Straßenverkehrsordnung. Beim Tempolimit knüpfte die DDR mit 50 km/h innerorts und 80 auf Landstraßen fast gänzlich an die Weimarer Republik an und führte auch auf Autobahnen ein Tempolimit von nur 100 km/h ein, das bis zum Ende bestand.[15] Gleichwohl behielt sie in Ortschaften schon das höhere Hitlersche Tempo von 50 bei, statt zu 30 aus Weimar zurückzukehren und das Motorrad-Nachtfahr-Verbot wurde den Kurorten nicht zurückgegeben.

Dass schnelleres Fahren als Tempo 100 auf »DDR-Autobahnen« sowieso nicht möglich gewesen sei, wie oft geunkt wird, ist Unsinn. Zehn und auch noch 20 Jahre nach Kriegsende waren so wenige Autos auf ihnen gerollt, dass diese noch in gutem Zustand gewesen sind, wo sie nicht im Krieg beschädigt wurden.[16] Dass es »DDR-Autobahnen« waren ist ebenfalls falsch. Die vielen in Erinnerung gebliebenen Platten, die ein ständiges klapperndes Geräusch beim Fahren machen, rührten noch aus der Hitlerzeit her. In den 1990ern wurden sie überall verbreitert und die Platten durch Asphalt ersetzt, welcher schnelleres Fahren ermöglicht, aber heute im Klimawandel-Sommer schnell weich wird. (Die Reichsautobahn wäre Klimawandel-resistenter gewesen.)

Ein Freund berichtete von einer Rekordfahrt seiner Großmutter als Fahrerin Ende der 1980er Jahre auf einer der alten Reichsautobahnen mit 140 km/h im Lada Schiguli (dem kastenförmigen FIAT-Nachbau). Da sich 140 km/h auf der Beton-Platten-Oberfläche im Schiguli subjektiv so anfühlen wie vielleicht 200 in einem heutigen Auto, können wir schlussfolgern, dass Rasen auch in der DDR einem Teil der Bevölkerung möglich war. Die wenigen Besitzer eines Citroens, Volvos, Golfs oder sonstigen »Westwagens« werden wohl getestet haben, wie viel möglich war. Besucher*innen aus der BRD vermieden das meist tunlichst, da ihnen die Volkspolizei gerade an den Transit-Strecken

14 Genutzt hat es der Republik nichts, der SA-Großvater blieb ein Kommunistenhasser, latenter Antisemit und DDR-Hasser sein Leben lang, gleichwohl es ihm materiell sehr gut ging.

15 Winfried Wolf, 50 Jahre Tempolimit-Debatte, 20.4.2020, in: Lunapark 21, https://www.lunapark21.net/50-jahre-tempolimit-debatte/#more-5943.

16 Besonders die Brücken waren oft zerstört worden und nicht immer in voller Breite wieder repariert. Vgl. Doßmann.

mit Radarfallen auflauerte. Tempoverstöße wurden im Gegensatz zur BRD streng geahndet, und der Führerschein ging schon nach dem zweiten groben Verstoß verlustig.[17]

Mit dem Tempolimit von 100 auf der Autobahn war die DDR weltweit der erste Staat mit einem formal gültigen und auch durchgesetzten Tempolimit auf einer Autobahn. Zudem zählt Tempo 100 zu den niedrigsten Werten im internationalen Vergleich.[18] Als Folge davon waren die Todes- und Unfallzahlen der DDR absolut und relativ zur Größe des Lands und Anzahl der Autos stets niedriger als in der BRD.

Abb. 84: Umnutzung einer Autobahn als Landebahn in einer Übung der Luftwaffe der DDR. Die Autobahn hat bereits eine neue Asphaltdecke und nicht mehr die Platten aus der Hitlezeit; Foto: Luftstreitkräfte, Armeefilmstudie der Nationalen Volksarmee, Reklamefilm »Vor dem Start«, Berlin 1984/heute: Bundesarchiv.



Automobilisierung ohne Moskaus Segen

Ab ungefähr 1956 lag die DDR im Motorisierungsgrad deutlich hinter der BRD.[19] 1960 besaßen 3,2 Prozent der Staatsbürgerinnen ein eigenes Auto, das waren halb so viele wie im Westen, aber mehr als in den meisten sozialistischen Ländern.[20] Ein BWM-Werk in Eisenach und die Auto-Union-Werke in Sachsen bauten bis Ende der 1950er Jahre zum Großteil für die Kriegs-Reparationen an die Sowjetunion. Der in EMW umbenannte

17 In einer Stempelkarte waren fünf Felder, die von Verkehrspolizistinnen gestempelt werden konnten, an Ort und Stelle. Jedoch waren vier Stemple auf einmal die Höchststrafe, beim Fünften war ein Fahrverbot fällig.

18 siehe Fußnote 51 im vorherigen Kapitel. vgl. ebd. Rieger, Klenke, Hochstetter.

19 Doßmann, S. 99.

20 https://de.m.wikipedia.org/wiki/Verf %C3 %BCgbarkeit_von_PKW_in_der_DDR.

vormalige BMW war technisch auf der Höhe der Zeit.[21] Die Versuche und Initiativen der »volkseigenen« Autofabriken für erhöhte Stückzahlen, um auch die heimischen Wünsche zu erfüllen, scheiterten am Mangel an Rohstoffen, was hieß, am Placit von oben, und ganz oben hieß bekanntlich: Moskau. In der selbst noch ihre schlimmsten physischen Kriegsschäden reparierenden Sowjetunion wird das Verständnis für Ansprüche aus Deutschland nach Stahl, Aluminium und Erdöl so rar gewesen sein wie ein Neuwagen aus Eisenach.[22] Noch bis weit in die 1960er Jahre standen Kriegsruinen in vielen Städten der DDR und Osteuropa, und wohnten Menschen in schwer beschädigten, feuchten, zugigen, schlecht beheizbaren Häusern. Eine Anekdote aus Halle wollte beide so vereint wissen: Ein Mann bekommt nach zehn Jahren Wartezeit endlich den ersehnten himmelblauen Trabant 601 Deluxe aus Zwickau. Da von den Jungendstil-Fassaden der Häuser so viel abbröckelte und herabfiel, liefen Kindergärtnerinnen angeblich in der Mitte kleinerer Straßen. (Was immerhin ging, Autos waren seltener, langsamer, kleiner, die Fahrer*innen rücksichtsvoller.) Autofahrer konnten jedoch schlecht in der Mitte parken. Dieser nun parkte aber auf dem Fußweg, vielleicht aus Angst vor einer Schramme in einer engen Straße von einem anderen Auto. Er erhielt jedoch nicht den verdienten Strafzettel, sondern direkt den Entzug. Er fand nur noch die Reste eines herabgefallenen Balkons, wo vormals sein Trabbi gestanden hatte. Ob er sich gleich auf die nächsten Zehnjahresfrist beworben hat, ist nicht überliefert.

Im Januar 1960 lag die Säuglingssterblichkeit noch auf dem Niveau von Entwicklungsländern (46/1000) und halbierte sich erst 1970 (21).[23] Dennoch wurden PKW für den privaten Besitz gebaut, auf ausdrückliche Anweisung von Walter Ulbricht, der darüber hinaus ein sozialistisches Äquivalent zum Mercedes 220 wollte. Mit dem P240 wurde der Daimler aus Eisenach tatsächlich produziert, jedoch nur in sehr kleinen Stückzahlen von wenigen Tausend.[24] Diese wenigen, es liegt meines Wissens keine Studie vor, sind an Funktionäre und Beamte geliefert worden, sofern sie nicht in die Sowjetunion exportiert wurden. Das Bedürfnis, dem Nachkriegselend in den langsamen und überfüllten Bahnen zu entkommen, war groß. Ruth Berlau schildert ausführlich, wie Brecht sie nach München schickte, um ihm einen österreichischen Steyr-Sportwagen zu kaufen, noch bevor er nach dem Krieg wieder einen Fuß auf deutschen Boden setzte.[25] Die zurückkehrenden Exilant*innen werden, gleichwohl sich einige freiwillig für das Land der Täter entschieden hatten, froh gewesen sein über etwas Abstand zu den verkaterten Volksgenoss*innen. Ruth Berlau geriet beim Kauf eines Bahnfahrscheins

21 Vgl. Doßmann, S. 99.

22 Zum Verhältnis von Demontage der Industrie und Hilfe von der UdSSR siehe Tri-Continental Institute, Risen from the Ruins: The economic history of Socialism in the German Democratic Republic, 2021, https://thetricontinental.org/studies-1-ddr/.

23 Vgl. statistisches Jahrbuch, 1990, S. 383

24 In den 1950ern wurden in sehr kleiner Stückzahl Autobahn-fähiger Luxuswagen mit Viertaktmotor gebaut. Die Eigenentwicklung P240 fuhr 140 km/h Spitze bei 80 PS und wurde nur 1300-mal von 1956 bis 1959 gebaut. Das war für die Zeit, wie von Ulbricht gewünscht, mit dem Mercedes 220 vergleichbar. Ein letzter Versuch eines Sportwagens war der RS1000 ab 1968, von dem nur einige hundert Stück gebaut wurden. Vgl. Doßmann und Wikipedia, https://de.wikipedia.org/wiki/Sachsenring_P_240.

25 Vgl, Susanne Kebir.

einige Jahre später gegenüber einem Mann, der sie gebeten hatte, in der Schlange vor sie rücken zu dürfen, in Rage und fluchte auf alle Anwesenden, »daß Dänen den Deutschen gegenüber zu keiner Freundlichkeit verpflichtet seien, ›ihr habt uns lange genug unterdrückt!« Als Kollegin von Berthold Brecht konnte sie es sich leisten, auch noch die herbeigerufenen Polizisten als Nazis zu beschimpfen, die darüber ernstlich betroffen waren.[26]

Ohne Moskaus Zustimmung kamen die Oberklassewagen nie über geringe Stückzahlen von einigen Tausend hinaus. Wegen einer nicht abreißenden Kette von »Kinderkrankheiten« mussten sie schließlich ebenso wie ein DDR-eigener Flugzeugbau aufgegeben werden. Flugzeuge und luxuriösere Autos wie der Wartburg mit Zweitakt-Motor musste die DDR fortan aus der Sowjetunion importieren, und das dürfte auch das gewünschte Ergebnis gewesen sein.

Der symbolische Wert von Autos und Motorrädern zeigte sich ferner an der Lieferung einer gesamten Motorradfabrik von BMW aus der DDR in die Sowjetunion, wo die Beiwagen-Motorräder unter dem Namen Ural weitergebaut wurden. Dennoch konnte die DDR viel länger die Motorrad-Vorkriegsmodelle weiter produzieren als die der Autos, da sie viele Fabriken auf ihrem Territorium vorfand. Es gab sogar einige Verbesserungen und Weiterentwicklungen. Schließlich wollte EMW in Eisenach eine neue Variante des typischen Wehrmachtsmotorrads von BMW und Zündapp mit Zwei-Zylinder-Boxermotor bauen, womit die DDR die Sowjetunion überflügelthätte. Dazu kam es jedoch nicht. Auf Weisung von oben kam 1961 der völlige Produktionsstopp für diese Serie. Stattdessen wurden ab 1961 die später landestypischen Zweitaktmotorräder und -mopeds von Simson und MZ gebaut.

Schon seit Mitte der 1950er Jahre hatte die staatliche »Plankommission« den Bau einer großen PKW-Flotte vorangetrieben, und die »Abteilung Transport und Nachrichtenwesen« im Zentralkomitee[27] war eine weitere Fürsprecherin der Massen-Automobilisierung.[28] Damit waren die Weichen gestellt.

1958 wurde die Weiterentwicklung der Vorkriegsautos zugunsten der Neuentwicklungen eingestellt. Sie wurden ersetzt durch den später zu Berühmtheit gelangten »Trabbi« und den Wartburg. Damit begann auch überhaupt so etwas wie eine Massenproduktion in Größenordnungen, die ein Auto für jeden Haushalt erreichbar erschienen ließ. Bezeichnenderweise endete der Export in die Sowjetunion mit der Umstellung auf die kleineren Autos mit ihren schwächeren Zweitakt-Motoren. Vielleicht war der Wechsel zu weniger attraktiven Autos die einzige Chance der DDR, nicht nur Moskaus Zustimmung zu erhalten für die Massenproduktion, sondern sie auch selbst behalten zu dürfen.

Die Modelle P50 und P60 wurden 1965 abgelöst durch den Trabant 601, der 2.8 Millionen Mal gebaut wurde. Der größere Wartburg wurde ebenfalls in großen Stückzahlen ab Mitte der 1960er Jahre gebaut (1.1 Millionen). Ein kleiner Teil davon wurde exportiert,

26 Kebir, S. 33.

27 Das Zentralkomitee war nach dem Politbüro das zweithöchste politische Gremium mit ca. 60 – 120 Mitgliedern.

28 Vgl. Doßmann.

jedoch auch einige Autos aus den »Bruderländern« importiert. Mit großen Mühen gelang es so bis 1989 57 Prozent der Haushalte mit knapp 4 Millionen Autos zu versorgen.[29] Damit war die Auto-Quote der BRD zu 61 Prozent eingeholt.[30]

Tabelle 13: Prozentwert der Haushalte mit eigenem Auto von 1950 bis 2007 in DDR/Ostdeutschland

	alle Haushalte in Prozent	Rentnerhaushalt ohne Arbeitseinkommen	Niedriges Arbeitseinkommen 800–1000 Mark	Mittleres Haushaltseinkommen (1600–1800 Mark)	Hohes Haushaltseinkommen (2400–2800 Mark)	PKW in Millionen[31]	Säuglingssterblichkeit im Januar auf 1.000
1955	0,2					0,1	
1960	3					0,3	46
1965	8					0,7	
1970	16					1,3	20,8
1975	26					1,9	
1980	38	5				2,6	14,4
1985	48	11				3,4	10,2
1989[32]	57	13	14	53	76	4 (vor dem 3.10.1990)	
2007	72						

Quelle: Statistisches Jahrbuch der DDR

Wenn wir differenzieren nach Single-Haushalten und Familien oder Pärchen, dann fällt ein besonders großes Gefälle auf. Allein-Lebende und Pensionäre hatten sehr wenige Autos. Familien oder Paare mit zwei oder mehr Personen jedoch besaßen über-

29 Vgl. Statistisches Jahrbuch der DDR und https://de.m.wikipedia.org/wiki/Verf %C3 %BCgbarkeit_von_PKW_in_der_DDR.

30 Nach absoluten Zahlen war die Quote etwas niedriger, demnach kamen in der DDR 190 Autos auf 1000 Einwohner, nur 49 % des Wertes von 412 in der BRD. Es gab in der BRD wesentlich mehr Haushalte mit zwei oder drei Autos, was in der DDR durch die staatliche Zuteilung verhindert wurde. Umweltreport DDR, S. 154 Tab. 4.1. nach den statistischen Jahrbüchern DDR und BRD.

31 Alle absoluten Zahlen bis 1990 aus: Winfried Wolf, S. 199.

32 Alle Daten zur DDR bis 1989 von Statista. Der Wert zu 1989 weicht deutlich von 1990 ab. Scheinbar wurde vom Bundesamt für Statistik oder dem Bundesamt für Kraftfahrzeuge anders methodisch gearbeitet als vom DDR-Ministerium für Verkehr. Die tatsächliche Zahl der Autos je Haushalt wird sich kaum verändert haben in zwölf Monaten. https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249261/umfrage/ausstattung-der-ddr-haushalte-mit-ausgewaehlten-technischen-konsumguetern/.

wiegend schon eines (>51 %). Für den Haushalt aus drei Personen, und das waren ganz überwiegend heterosexuelle Familien mit einem Kind, lag die Quote schon bei 63 Prozent und für vier Personen bei 69 Prozent.

Wenn wir annehmen, dass Ein-Personenhaushalte überwiegend junge Menschen in Ausbildung waren, dann erklärt sich, warum diese *noch* kein Auto hatten.

Im vorletzten Jahr der DDR 1989 verteilten sich 3,9 Millionen private Autos ungleichmäßig auf acht Millionen Männer und 8,7 Millionen Frauen.[33] Bei einer Haushaltsbesitzquote von 55 Prozent und der Annahme, dass fast alle traditionelle heterosexuelle Familien waren – und folglich das Modell Frau mit Führerschein und Mann ohne die exotische Ausnahme war –, können wir eine Autoquote der erwachsenen Männer von über 50 prozent annehmen. (Die meisten Männer werden wohl ein gemeinsames Auto primär als das ihre reklamiert haben.) Die Erzählung von der schlimmen Unterversorgung mit Autos stimmt also nicht.

Car-Sharing

Noch 1960 war ein Überfluss an Autos, Staus, Smog und Flächenknappheit nahezu undenkbar. Die Linke in Westeuropa teilte größtenteils den Glauben an Fortschritt, Auto und Straßenbau:[34] »Es handelt sich nicht darum, das Auto als ein Übel zu bekämpfen. Nur seine extreme Konzentration in den Städten läuft auf die Verneinung seiner Rolle hinaus.«[35]

Der Generalsekretär des Zentralkomitees der UdSSR, Nikita Chruschtschow, war ähnlicher Meinung: »Wir werden unsere öffentlichen Taxigaragen, wo die Menschen sich einen Wagen ausleihen können, immer mehr ausbauen. Wozu muss man sich mit einem eigenen Wagen abplagen?«[36] Der Versuch eines Car-Sharing scheiterte jedoch, der Preis für die Autos war so niedrig, dass Vorbestellungen gehamstert wurden.[37] Das Staatsoberhaupt der DDR, Walter Ulbricht, erklärte ein Jahr nach Chruschtschow im gleichen Ton: »Wir werden das System der Taxis ausbauen, wir werden kein uferloses Anwachsen des Privatautos zulassen und nicht viel verkaufen, sonst wird der Verkehr im Zentrum zu sehr verstopft werden. Man würde dann wie in Paris, New York, London schneller zu Fuß vorwärts kommen. In solchen Fällen werden viele Menschen kein Interesse haben, ein Privatauto zu besitzen. Wir werden im Verkehr U-Bahn und Taxis kombinieren müssen.«[38] Das nachlassende Interesse am Auto war also eine so große Bedrohung, dass Privatautos besser gar nicht erst verkauft werden sollten. Ob Ulbricht

33 Vgl. Statistisches Jahrbuch, 1990, www.digizeitschriften.de/.

34 »In Amerika hat 1965 das Auto, dessen Wuchern den Gebrauchswert immer mehr beschränkt, so dass es sogar allmählich zum Gadget wird (die Verkehrsverantwortlichen in New York beginnen, die Notwendigkeit eines lokalen Verbots seines Gebrauchs ins Auge zu fassen), eine Verbreitungsrate von zwei Stück in einem Viertel aller amerikanischen Familien (11 Mio) erreicht.« SI No. 10, Über die Entfremdung: Untersuchung mehrerer konkreter Aspekte, in: Situationistische Internationale, Band II, S. 117.

35 Guy Debord 1960, in: Gietinger, S. 160.

36 Nikita Chruschtschow, in: Wolf, 1992, S. 197.

37 Doßmann, S. 138.

38 Beratung im Politbüro, 11. April 1961, in: Durth, S. 281f., in: Doßmann, S. 138.

die Abkehr vom Privatauto ernst gemeint hat wissen wir nicht, sicher jedoch ist, dass das Politbüro, dessen Vorsitz er innehatte, nicht überzeugt war.[39]

Das Car-Sharing endete in der Sowjetunion sehr bald wieder, und das Ziel von 20 Prozent Mietautos bis 1970 wurde weit verfehlt.[40] 1970 kam nur ein Auto auf 150 Bürger*innen, während es in der DDR bereits eines je 15 Personen war.[41] Wollte Chruschtschows Politbüro keine Autobahnen und Cadillacs, oder wollte er sie nicht wollen, weil sie zu teuer gewesen wären? Jedenfalls dürfte man nicht sehr froh gewesen sein, zu sehen, dass die Deutschen schon wieder voraus waren. In den 1980er Jahren expandierte dann die Autoproduktion in der Sowjetunion sehr schnell, und lieferte massenhaft Lada-Schigulis, Wolgas und Moskwitschs. Dass die Dystopie der Auto-Stadt von Le Corbusiers auch im Osten Fuß gefasst hatte bezeugen die überflüssig breiten Straßen in so gut wie allen Stadtzentren von Rostock bis Wladiwostock. Zu ihrer Entstehung waren sie völlig überdimensioniert und heute sind sie eine Plage, da sie eine Menge von Autos ermöglichen, die weder das Stadtleben noch die Luft zum Atmen erträgt. Andererseits wurden jedoch Tramnetzte, O-Busse und U-Bahnen großzügig ausgebaut. Einen Abbau von Tram und Bahn-Fernverkehr wie in den USA und ganz Westeuropa gab es nicht.

Autobahnen

Wenn genügend Kraft und Baumaterial vorhanden war für die teuren U-Bahnen, hätte es auch für einige Autobahnen ausgereicht. Jedoch gab es in der ganzen UdSSR kein Autobahnbauprogramm. Um Moskau wurde 1962 lediglich eine Ringstraße gebaut.[42] Im gesamten Staatssozialismus ist mit Ausnahme der DDR keine Autobahn neu gebaut worden. Lediglich Polen und die CSSR haben einige Hitler-Autobahnen geerbt.

Die DDR wollte vor allem mit der BRD mithalten. Die hatte 1957 ihr großes Bauprogramm beschlossen und auch im großen Stil begonnen. So beschloss die DDR 1959 ebenfalls den Autobahnneubau, als sie noch nicht einmal eine nennenswerte Autoproduktion oder alle Kriegsschäden an den bestehenden Straßen, geschweige denn in den Städten, repariert hatte. Immerhin ging der Bau sehr langsam vonstatten. Erst 1971 wurde die Strecke Leipzig-Dresden fertiggestellt und 1978 Berlin-Rostock. Die sogenannte Transitstrecke von West-Berlin nach Hamburg wurde von der BRD bezahlt und 1982 fertig. Alle drei waren noch vor dem Krieg geplant worden.

Dennoch gab es die Stimme der Vernunft. Neben Ulbricht und Chruschtschow wandte sich das Verkehrsministerium anfangs gegen den Autobahnbau. Um es zu umgehen, etablierten die Autobahner nach NS-Tradition eine Parallelstruktur namens »Oberbauleitung« ausschließlich für den Autobahnbau. Im NS wurde der Reichskommissar für den Bau der Reichsautobahn ebenfalls unabhängig und gegen das Verkehrsministerium mit außerordentlichen Befugnissen ausgestattet.

39 Das Politbüro bestand aus 15 – 25 Mitgliedern der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) und war das ranghöchste politische Gremium.

40 Vgl. Doßmann.

41 Pirani, S. 88.

42 https://de.wikipedia.org/wiki/MKAD.

Für die wichtige Güterverkehrsstrecke Mitteldeutschland – Berlin – Rostock sollte ein neuer Nord-Süd-Kanal und eine Bahnstrecke 91 Prozent des Verkehrs aufnehmen und nur 9 Prozent auf Autos entfallen.[43] Jedoch arbeitete eine weitere Parallelstruktur zum Verkehrsministerium, die »Fachabteilung Verkehr- und Verbindungswesen«, im Zentralkomitee dagegen und initiierte 1958 eine Autobahn Berlin – Rostock als vermeintliche Alternative zur Eisenbahn. Wenn das mit Blick auf die Fotos von bröckelnden Innenstädten Ende der 1980er Jahre heute größenwahnsinnig wirkt, ist zu bedenken, dass 1958 keine Bescheidenheit angesagt war. Ein Jahr zuvor hatte der sowjetische »Sputnik« erstmals die Erde umkreist, die Atomkraft war noch eine Hoffnung und die ehemaligen Kolonien befreiten sich mit oder ohne Unabhängigkeitskrieg und entschieden sich überwiegend für den Sozialismus. Und so herrschte trotz Ruinen noch eine Zuversicht in die eigene Stärke und einen baldigen Sieg im globalen Kampf der Systeme.[44]

Die neue »Oberbauleitung« begann noch 1958 mit der Planung und konnte sich auf Ulbrichts Rede vom »Überholen und Einholen« der BRD berufen. 1961 stellte die SED gar das völlig illusorische Ziel auf, den Westen in der Konsumgüterproduktion zu überholen.[45] In einer Denkschrift dieser Autobahn-Lobbyorganisation (in einem Land, in dem es keine Lobbyorganisationen gab und geben durfte) hieß es, es würden auf der neuen Autobahn Urlauber aus dem sozialistischen Ausland nach Mecklenburg kommen. Diese Behauptung steht in der Liga der Reklamelügen für Autobahnen ganz oben.[46] Zum einen nützte polnischen Tourist*innen, die ja aus Osten gekommen wären, eine Nord-Süd Autobahn herzlich wenig. Und zum zweiten war es völlig abwegig, dass Pol*innen oder Tschech*innen zwei Jahrzehnte nach der Besatzung schon wieder Sehnsucht nach Deutschen hatten, und sei es nur beim Strandurlaub. Schließlich ist die polnische Ostseeküste ebenso sandig und beschaulich wie die ostdeutsche. Auch der zunehmende landwirtschaftliche Verkehr sollte »die Notwendigkeit einer Autobahnverbindung zwischen Rostock und dem mitteldeutschen Raum« beweisen.[47] Der landwirtschaftliche Verkehr war für eine Autobahn natürlich noch unwirklicher als die polnischen Tourist*innen. Industrieverkehr wurde gar nicht erwähnt, denn der war per Beschluss der Schiene zugeteilt und die baldige Produktion hunderttausender LKW samt Benzin wäre scheinbar doch eine zu dicke Lüge gewesen.

Das Verkehrsministerium legte einen weiteren Stein in den Weg mit einer berechneten Wachstumsrate des Autoverkehrs von 250 Prozent in den kommenden Jahren – was ungefähr so eintraf. Jedoch war das immer noch zu wenig, um damit Autobahnen zu füllen. So griff die Oberbauleitung ähnlich wie die DEGES im Ostdeutschland in den 1990er Jahren zu dem Trick, ein unrealistisch starkes Bevölkerungswachstum

43 Doßmann, S. 149.
44 Siehe die Rede Ulbrichts auf dem V. Parteitag, in: Doßmann S. 153.
45 Umweltreport DDR, S. 51 (dort Weymar 1985).
46 Beispiele aus der Gegenwart: Die A 143 bei Halle muss Halle laut IHK dringend mit den Nordseehäfen verbinden und die A 49 durch den Danneröder Forst sei nötig, damit die naheliegende Ferrero-Fabrik die Schokolade in die Supermärkte bringen könne, weil sonst die Werksschließung drohe.
47 23.12.1958 in: Doßmann, S. 158.

anzunehmen, 40 Prozent bis 1980 sollten es sein.[48] Bei so viel Zuwachs konnten dann rationale und naheliegende Erwägungen zurückgestellt werden. Doßmann kritisiert im Rückblick: »Fast nie wurde die eigentlich entscheidende Frage nach der Verkehrsdichte gestellt oder zwischen den verschiedenen Verkehrsarten differenziert (LKW, PKW, privat, dienstlich). […] Auto-Suggestionen, die wesentliche Argumente für den Bau neuer Straßen in der DDR lieferten: vage Verkehrsprognosen, ökonomische Selbstüberschätzung und Technikkult.«[49] Im Sommer 1958 wurde von den Gegner*innen der Pläne eine Verkehrszählung vorgenommen, aus der wie zu erwarten kein Bedarf hervorging. Doch die Autobahner griffen zum naheliegenden Kniff und bewogen Ulbricht, im September 1959 den »Bau der Jugend« staats-offiziell hinauszuposaunen, scheinbar ohne vorher das Ministerium zu konsultieren. Es gelte die »Werktätigen in bequemen Reiseomnibussen oder mit den eigenen Motorrädern und Wagen schnell und verkehrssicher in die schönen Urlaubs- und Ausflugsgebiete […] zu bringen.«[50] Verschiedene Ministerien werden sich die Haare gerauft haben, denn mit der Erklärung des Staatsoberhauptes war das Projekt im Realsozialismus kaum noch zu stoppen. Als 1960 schon große Mittel in den Neubau flossen, waren nicht einmal die Kriegsschäden an der Brücke der A9 bei Dessau behoben.[51] Die »Plankommission«, die über dem auf Autobahnkurs umgeschwenkten Verkehrsministerium stand, versuchte noch 1960 den Bau durch die Verweigerung der Finanzierung zu stoppen.[52] 1961 wurde dann zunächst die Mauer gebaut und ließ keine Kapazitäten übrig. Im März 1963 gelang es der Anti-Bau-Fraktion im Politbüro eine Halbierung der Mittel zu erreichen.[53] Baumaterial war in der DDR knapp und die Autobahn ging auf Kosten aller anderen Vorhaben. Auf diese Weise ging die Ostseeautobahn erst nach 19 Jahren, 1978, in Betrieb, als die doppelgleisige Bahnlinie schon drei Jahre fertig und dicht befahren war.

Es zeigt sich einmal mehr, dass keine Begründung zu weit hergeholt sein konnte, um damit eine Autobahn zu begründen. In dem Punkt waren sich die vier deutschen Staaten sehr ähnlich. Trotz der langen Bauzeit und des Mangels an Baumaterial war die Ostseeautobahn nicht das Ende. Es wurde danach noch ein kleines Stück nach Wismar gebaut. Die wenigen Inlandsflüge von Dresden nach Rostock wurden 1980 ganz eingestellt, aber der Autobahnbau offiziell nie.

Wieso so irrational?

Der sich entfaltende bürokratische Diskurs strotze vor Optimismus auf baldige Automassen einerseits, und war andererseits voller Furcht vor einem Stocken des baldigen dichten Verkehrsflusses. Doßmann rät hier ausnahmsweise zu einer psychoanalytischen Methode. In der rational unbegründeten Angst vor einem Stocken des Verkehrsflusses könnten männliche Impotenzängste sublimiert sein.[54] Wahrscheinlich hat keine

48 Oberbauleitung 1958/59 in: Doßmann, S. 159.
49 Doßmann, S. 160f.
50 Reder vor der Volkskammer, 30. September 1959, in: Doßmann, S. 163.
51 Ebd. S. 185.
52 Ebd. S. 205.
53 Ebd. S. 227.
54 Ebd.

Autobahn staatliche Behörden so intensiv beschäftigt wie diese. Dass staatliche Behörden auch Stellung gegen eine Autobahn beziehen, ist im NS oder der BRD ohnehin nicht geschehen. So hat die einzige große Autobahn der DDR die bisher umfangreichste bürokratische »Autobahnprosa« hervorgebracht.[55] Gelegentlich äußert sich heute nur das Umweltbundesamt deutlich gegen den Automobilismus, jedoch ist es kein Ministerium und hat sich bisher auch nie deutlich gegen den Autobahnbau grundsätzlich positioniert.

Gemessen an der Bauzeit ist die Strecke Rostock – Berlin mit sehr wenig Aufsehen eingeweiht worden. Es mag der Staatsführung unwohl dabei gewesen sein, mit viel Pomp eine Autostraße zu eröffnen, während Millionen noch auf ihr erstes Auto warten mussten. Ebenso ist es möglich, dass von den Ambitionen vom siegreichen Sozialismus nach zwei Jahrzehnten nur der schale Nachgeschmack der geplatzten Träume blieb und man das leidige Thema schnell los sein wollte. Die Differenz zwischen der Bedeutungslosigkeit im kollektiven Gedächtnis der Ostdeutschen und den bürokratischen Kämpfen für diese Autobahn ist erstaunlich.

Ein naheliegendes Motiv ist die nicht-reflektierte Fortsetzung der reaktionären Moderne des Nationalsozialismus bei gleichzeitiger Konkurrenz in dieser Disziplin gegen die BRD. Um sich von diesem Anspruch zu lösen, hätte der Staatssozialismus eine Kunst, Wissenschaft und kritische Öffentlichkeit gebraucht, um die Wünschbarkeit der Wünsche infrage zu stellen. Das hätte bedeutet, die offiziellen Ziele des ZK, des Fünfjahresplanes und der Sowjetunion in Zweifel zu ziehen, und das war bekanntlich verboten. Wo das Perfekte schon gefunden war, war jede Neuerung zwangsläufig Häresie. So konnte Agnes Heller ihre post-marxistische Soziologie des Begehrens nicht in Budapest, sondern erst in Australien schreiben.

Die leuchtenden Augen der Männer bei der Vorstellung des ersten Trabant 601 auf der Leipziger Messe lassen ahnen, wie schwer es gewesen wäre, ihnen das Auto-Begehren in Zweifel zu ziehen.

Einer der wenigen, vielleicht sogar der einzige überlieferte öffentliche Versuch kam von der damals noch wenig prominenten Schriftstellerin Christa Wolf:

> »Es musste Anfang der sechziger Jahre gewesen sein, ein hoher Wirtschaftsfunktionär hatte eine Rede gehalten und darin erwähnt, dass sich die Jugendlichen über den Mangel an Motorrädern beschwerten, und er hatte prophetisch ausgerufen, auch ihr würdet in gar nicht langer Zeit eure Jugend mit Motorrädern versorgen können, die in euren eigenen Betrieben gebaut sein würden. Du aber musstest wieder mal schlau sein wollen, du musstest dir einen Ruck geben, dich zu Wort melden und zum Rednerpult marschieren, um zu widersprechen: Dies könne doch euer Ziel nicht sein. Ihr könntet euch doch nicht vornehmen, die kapitalistischen Länder in der Produktion trivialer Konsumgüter einzuholen. Ihr müsstet euch doch auf andere Werte konzentrieren, die Bedürfnisse der Jugend doch auf wichtigere Ziele lenken. Ach, sagt der Redner, gutgelaunt, du hast wohl Angst vorm Motorradfahren? Unter dem Gelächter des Saals schlichst du an deinen Platz zurück.

55 Selbst Doßmann hat scheinbar vor den endlosen Aktenordnern kapituliert. Deren Auswertung harrt auf eine wissenschaftliche Untersuchung.

> Ich musste an die Menschenmassen denken, meine Landsleute, die, wenige Tage nach der Maueröffnung und nachdem sie ihr Begrüßungsgeld abgeholt hatten, mit Tüten und Taschen und Kartons voller bisher unerreichbarer Waren bepackt, von ihrem ersten Westbesuch glücklich zurückkamen. Dies also war des Pudels Kern, aber was hatte ich denn gedacht.«[56]

Der Versuch, mit dem Westen im Wettstreit um Konsumgüter mitzuhalten, verstärkte noch die Abhängigkeit von den westlichen Wunschmaschinen, die mit dem Westfernsehen (ARD und ZDF) jeden Abend Millionen Wohnzimmer erreichten.[57] Von einer Reflexion der Kontinuitäten des NS in manchen Wünschen war die DDR weit entfernt. In der offiziellen Theorie konnte es sie gar nicht geben, also durfte es sie nicht geben. Gleichwohl, an der Oberfläche hatte der Redner gegen Wolf Recht gehabt. Die Legitimität des Sozialismus hing für nicht wenige an der Verfügbarkeit von Wurst, Autos und Motorrädern.

Ulbricht schon wollte keinen anderen als den von Hitler popularisierten und von der BRD erreichten Weg der »Vollmotorisierung« beschreiten. Wenn schon seine Pläne für einen VEB Mercedes oder einen Flugzeugbau von Moskau nicht goutiert wurden, dann blieben wenigstens Autobahn und Zweitakt-Motor. Dass die BRD 1961 mit einigem Stolz die Ur-Autobahn, die Strecke Hamburg – Frankfurt – Basel, nach 30 Jahren eröffnen würde, kam nicht überraschend, und man wollte gerne sagen, »das können wir auch«.[58]

Mehr Autos und weniger Zufriedenheit

Den schnellsten Anstieg der Automobilisierung erlebte die DDR in ihren letzten 15 Jahren, während es in der BRD die ersten zwei Jahrzehnte waren. Die Zufriedenheit mit ihrem Staat jedoch kam eben in ungefähr jener Zeit ab 1979 bis Ende der 1980er Jahre immer mehr Menschen in der DDR abhanden. Hinweise darauf liefert die sogenannte »Stellvertreterbefragung« von Infratest ab 1968 im Auftrag der Bundesregierung. Die Ergebnisse müssen als durchweg sehr ungenau und wenig repräsentativ gelten, da nur westdeutsche Personen über ihren Eindruck einer »Person X« in der DDR, nach ihrem Besuch dort, gefragt wurden. Die Menschen in der DDR konnten offensichtlich nicht befragt werden und eine Sozialforschung in der DDR selbst gab es, jedoch nicht mit so langen Zeitreihen und staatskritischen Fragen. Nichtsdestotrotz bleibt heutigen Wissenschaftler*innen nicht viel anderes übrig, als mit den auch in handwerklicher Sicht methodisch fragwürdigen Infratest-Daten mit der gebotenen Distanz zu arbeiten.[59] Eine neuere Studie der Rohdaten von Everhardt Holtmann und Anne Köhler entspricht leider immer noch »nicht geschichts- und sozialwissenschaftlichen Standards.«[60]

---

56 Christa Wolf, Stadt der Engel: oder the Overcoat of Dr. Freud, Suhrkamp, 2011, S. 115f.

57 Zum Konzept der Wunschmaschinen siehe Felix Guattari/Gilles Deleuze, Tausend Platos: Kapitalismus und Schizophrenie, Berlin 1997 (1980).

58 Doßmann, S. 104.

59 Gieseke.

60 Norbert Grube: Rezension zu: Everhard Holtmann; Anne Köhler: Wiedervereinigung vor dem Mauerfall. Einstellungen der Bevölkerung der DDR im Spiegel geheimer westlicher Mei-

Bis 1979 war die Zufriedenheit mit der DDR gar nicht so gering, wie viele heute denken angesichts des düsteren Bildes, das meist gezeichnet wird. Durchgängig bis 1978 hielten mehr Menschen den Lebensstandard für gut oder sehr gut als Personen, die ihn als schlecht einstuften. Erst 1979 und 1980 kippen viele Werte in die andere Richtung. Mehr Menschen fanden ihren Lebensstandard schlecht als gut oder sehr gut. Auch die Zahl der Personen, die sich eine bessere Zukunft eher in der BRD vorstellen konnten, stieg von anfangs 53 Prozent auf zuletzt 81 Prozent an. Selbst die Gruppe der DDR-Befürworter*innen begann scheinbar im letzten Viertel der 1980er Jahre am Staatssozialismus der SED zunehmend zu zweifeln.[61]

Bei aller Vorsicht gegenüber der Aussagekraft der Daten zeigt sich im Verhältnis zur Autoquote eine konstant negative Korrelation ab 1979. Je stärker der Motorisierungsgrad mit PKW anstieg, desto geringer wurde die allgemeine soziale, materielle und politische Zufriedenheit. Natürlich lässt sich dies auch andersherum lesen: Immer mehr private Autos wurden ausgeliefert von einer regierenden Klasse, die damit hoffte, den sich zuspitzenden Verlust an Legitimation zu verlangsamen. Geholfen hat es scheinbar wenig, entweder hat das private Auto zu wenig allgemeine und persönliche Zufriedenheit gestiftet, oder es hatte die gegenteilige Wirkung. Ebenfalls möglich ist, dass die Personen ohne PKW umso unzufriedener wurden, je mehr Autos schon vorhanden waren.

---

nungsumfragen. Frankfurt a.M. 2015, in: H-Soz-Kult, 29.03.2016, www.hsozkult.de/publicationreview/id/reb-23150.

61 Vgl. Giesecke.

Tabelle 14: Ergebnisse der Stellvertreter-Studie der BRD über die Zufriedenheit in der DDR von 1955–1989.

Jahr	Autobesitz der Haushalte in Prozent[62]	Glaubt die Person X (in der DDR) an eine bessere Zukunft für sich in der BRD?[63]	Hielt die Person X die Lebensbedingungen in der DDR für […] schlecht?[64]	[…] für sehr gut oder gut[65]	Die Menschen in der DDR sind hilfsbereit untereinander[66]
1955	0,2				
1960	3				
1965	3 (8)				
1966	9				
1967	3,5 (11)				
1968[67]	12			33	
1969	14				
1970	16		13	25	
1971	17				
1972	19				
1973	21	53	16	27	48

62 Vgl. Statistisches Jahrbuch der DDR, in: Digi-Zeitschrift.de.

63 »Bessere Lebensperspektiven für sich selbst im Westen Deutschlands«, Item aus der Stellvertreterumfrage von Infratest im Auftrag der Bundesregierung, 1968 – 1989, damals »strenge Verschlusssache«, heute nur in Teilen und erst ab 1973 oder später publiziert, Infratest zitiert nach Everhard Holtmann, Volkes Stimme hinter der Mauer, in: Bundeszentrale für politische Bildung, www.bpb.de/261037, 14.12.2017.

64 Jens Gieseke, Auf der Suche nach der schweigenden Mehrheit Ost. Die geheimen Infratest-Stellvertreterbefragungen und die DDR-Gesellschaft 1968–1989, in: Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History, Online-Ausgabe, 12 (2015), H. 1, URL: https://zeithistorische-forschungen.de/1-2015/5182.

65 Gieseke, ebd.

66 Gieseke, ebd.

67 Im Jahrbuch 1969 ändert sich die Methode der Berechnung der PKW je Haushalt, die Zahlen sind hier rückwirkend nun höher als zuvor angegeben. Die höheren Werte sind hier in Klammern angegeben. Scheinbar wurden nun auch »Kombifahrzeuge«, also Dienstwagen, die auch privat genutzt werden können, gezählt.

1974	24				
1975	26		13	28	55
1976	29				
1977	32				
1978	34	65	16	26	
1979	36				
1980	37		33	20	54
1981	39				
1982	40				
1983	42	70	35	11	
1984	44				
1985	48		29	16	64
1986	48				
1987	50				
1988	52	72	27	20	
1989[68]	57	81	37	14	61
2007	72				

Auto-Sehnsucht ohne Auto-Zwang

Das private Auto war für seine meisten Besitzer*innen keine Notwendigkeit, sondern ein Luxus. Es gab im Vergleich zu heute einen nur sehr geringen strukturellen Zwang zum PKW, da öffentlicher Nah- und Fernverkehr dicht ausgebaut und so gut wie kostenlos waren. Zur Arbeit Pendeln war ungewöhnlich und sehr selten nötig, und die Verdrängung aus den Städten aufgrund explodierender Mietkosten war gänzlich unbekannt. Kopfsteinpflaster in Städten und auf dem Land machte die Fahrt holperig und unbequem und zwang zu niedriger Geschwindigkeit, was die Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmende verbessert hat. Wie heute auch war der stärkste Zwang zum eigenen Gefährt im ländlichen Raum vorhanden. Allerdings waren Mopeds allgemein verfügbar und wurden auch sehr viel genutzt und der Autobesitz je Haushalt auf dem

68 Der Wert zu 1989 weicht deutlich von 1990 ab. Scheinbar wurde vom Bundesamt für Statistik oder dem Bundesamt für Kraftfahrzeuge anders methodisch gearbeitet als vom DDR Ministerium für Verkehr. Die tatsächliche Zahl der Autos je Haushalt wird sich kaum verändert haben in 12 Monaten. https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249261/umfrage/ausstattung-der-ddr-haushalte-mit-ausgewaehlten-technischen-konsumguetern/.

Land war dem der Stadt um zehn Jahre voraus und lag schon 1980 bei 56 Prozent und 1989 bei 75 Prozent.[69]

Bäcker, Schulen, Konsum-Laden und Kneipen gab es in den meisten Dörfern, sodass der Zwang zur regelmäßigen Fahrt wesentlich geringer war als heute. Die privaten Autos fuhren durchschnittlich nur 9300 km jährlich und waren noch mehr »Stehzeuge« als zur selben Zeit in der BRD.[70] Trotz alledem ging der Anteil des motorisierten öffentlichen Verkehrs (MÖV) bis 1985 auf einen Anteil von 50 Prozent aller Wege je Person zurück (BRD nur 21 Prozent).[71] Fußverkehr und Fahrrad wurden jedoch nicht wie in der Schweiz flächendeckend erhoben, weshalb die Statistik hier wie üblich ungenau ist. Mit Blick auf Fotos der Einkaufsstraßen der 1980er Jahre halte ich es für naheliegend, dass auch Rad- und Fußverkehr wesentlich größere Anteile hatten als in der BRD. Dennoch hatte die DDR 1987 den kritischen Schwellenwert von 50 Prozent PKW-Quote je Haushalt überschritten und sich somit in eine Autogesellschaft verwandelt, wie die meisten Nationen Westeuropas schon ein Jahrzehnt zuvor.[72] (Nach Haushalten gerechnet hatten die Drei- und Vier-Personen-Haushalte schon 1980 eine 50 Prozent Auto-Quote erreicht.) Da das Benzin im Verhältnis zum Einkommen sehr günstig – für die Volkswirtschaft zu günstig, und das heißt somit subventioniert – war, gab es keinen Grund, das einmal ergatterte Auto nicht auch viel zu nutzen. Einziges Nadelöhr waren manche Ersatzteile und ab Ende der 1980er Jahre auch die Parkplätze in den Innenstädten.[73]

Viele Autos und dennoch kein Automobilismus

Beim LKW-Bestand lag die DDR 1989 weit hinter der BRD und beim Transport auf der Schiene weit vor ihr. 72 Prozent der Güter der damals viert- oder fünftgrößten Industrienation rollten über das damals noch dichteste Schienennetz der Welt.[74] In der BRD waren es nur 24 Prozent.[75] Mit LKW wurden nur 19 Prozent der Güter gefahren (BRD 51 %).[76] Die DDR folgte der in den 1960er Jahren in Japan, USA und BRD begonnen Verlagerung von der Schiene auf die Straße nicht und blieb bis zum Ende bei der Bahn als Hauptverkehrsmittel für den Warenverkehr.[77]

---

69 Das ist die Quote für Haushalte von LPG-Mitgliedern, die offensichtlich alle im ländlichen Raum beheimatet waren. Vgl. statistisches Jahrbuch 1990, S. 324.

70 Zahlen für 1989, Verfügbarkeit von PKW in der DDR, https://de.m.wikipedia.org/wiki/Verf %C3 %BCgbarkeit_von_PKW_in_der_DDR.

71 Umweltreport DDR, S. 155 Tab. 4.2.

72 Vgl. Doßmann.

73 Siehe unter anderem die Fotos von Helga Paris und anderen von zugeparkten Plätzen und Straßen.

74 Umweltreport DDR, S. 53. Allerdings würde sich der Wert wieder etwas reduzieren, wenn die Braunkohle, auf die ein Drittel davon entfällt, herausgerechnet würde. Durch die Braunkohleindustrie war das pro-Kopf Güteraufkommen sogar leicht höher als das der BRD, vgl. Umweltreport DDR, S. 154.

75 »Wirtschaft auf einen Blick«, 1988, Bank-Verlag Köln, S. 116 (Schaubild).

76 Umweltreport DDR, S. 156 Abb. 4.1.

77 Schon 1960 war die Schienenquote in der BRD auf 40 % gefallen. womit sie dem amerikanischen bzw. japanischen Modell folgte, die Schiene durch die Straße zu ersetzen. vgl. Winfried Wolf, S. 41.

Dass der MÖV noch Ende der 1980er Jahre einen hohen Anteil hatte und die vorhandenen Autos wenige Kilometer fuhren, war zumindest auch durch ein gutes Angebot begünstigt. Während im Westen die Straßenbahnen von San-Francisco bis West-Berlin ab den 1950er Jahren abgebaut wurden, wurden sie im Sozialismus sogar ausgebaut.[78] Jedoch, trotz Straßenbahn und geringerer PKW-Quote beteiligte sich der Osten an dem »außerordentliche[n] Ausmaß von Barbarei und Stadtzerstörung« der 1950er und 1960er Jahre.[79] Vier- und selbst sechsspurige Straßen durch die Städte wurden in den 1930er Jahren geplant, und international von Le Corbusier beworben, als gar kein Bedarf bestand. Während Corbusiers Auto-Umbau Moskaus in den 1930er Jahren noch auf taube Ohren stieß, folgten seiner Vision der Autostadt leider auch die meisten östlichen Planer der Nachkriegszeit.[80] Die Kriegszerstörungen machten die großen Autostraßen möglich, die sonst kaum durchsetzbar gewesen wären. Seine extremsten Erscheinungsformen wie Stadtautobahnen, dichte Netze von Parkhäusern und die westdeutsche Politik der Halbierung der Fußwegbreite gab es in der DDR jedoch so wenig wie im sonstigen sozialistischen Raum.[81] Nur ein einziges großes öffentliches Parkhaus entstand am Alexanderplatz in Berlin, und Umgehungsstraßen und Stadttangenten wurden so wenig gebaut wie Möbelhäuser und Einkaufszentren am Stadtrand auf der »grünen Wiese«.

Kaum Mobilitätsarmut

Der öffentliche Verkehr in der DDR, auch der Fernverkehr, war allgemein erschwinglich. Eine Fahrt mit der Fähre in Dresden oder ein Fahrschein in der S-Bahn oder Tram kostete 20 Pfennige, und war somit im Verhältnis zum Einkommen fast kostenlos.[82] Ebenso Bus und Tram. Heute sind es 2,40 Euro für eine Person und eine Flussüberquerung, was heißt, eine alleinerziehende Person mit zwei älteren Kindern und niedrigem Einkommen in einem Pflegeberuf müsste jedes Mal bis zur nächsten Brücke laufen, weil 14,40 Euro hin und zurück zu viel wären. Wenn ein natürliches Hindernis wie ein Fluss wie in der Vormoderne wieder ins Reich der natürlichen Hindernisse rückt, liegt eindeutig Mobilitätsarmut vor. Der VCD definiert Mobilitätsarmut als »Einschränkung von Möglichkeiten zur Ortsveränderung, was dazu führen kann, dass Menschen sich ausgeschlossen fühlen.«[83]

---

78 Umweltreport DDR, S. 52.

79 Heiner Monheim, 125 Jahre Autopolitik – ein kurze Schadensbilanz, in: Candeias, Mario, Globale Ökonomie des Autos, VSA 2011, S. 125.

80 In vielen Städten wie z.B. Köln wurden die letzten Stadtviertel, die den Krieg überstanden hatten, dem Straßenbau für die autogerechte Stadt geopfert, in Berlin sollte eine Schneise quer durch SO36 geschlagen werden, was Proteste verhinderten.

81 Der ADAC setzte in allen Großstädten der BRD die Halbierung der Breite der Fußwege durch, um den Platz an die Auto-Straße abzugeben, außer in Westberlin. In der DDR wurden nur sehr selten Fußwege verkleinert, und der Prenzlauer Berg hat wahrscheinlich die breitesten Schinkelschen Fußwege im Land. Vgl. Monheim, S. 126.

82 Vgl. zum Fahrscheinpreis, statistisches Jahrbuch der deutschen demokratischen Republik, 1990.

83 https://www.vcd.org/artikel/mehr-oder-weniger-mobilitaet-warum-die-oekologische-verkehrswende-auch-gegen-mobilitaetsarmut-hilft.

1992 wurden in Erfurt die Trampreise erhöht auf 60 West-Pfennig, was damals noch für einen kleinen Aufschrei reichte, heute werden ohne Skandal auch in Kleinstädten über zwei Euro, das heißt vier Westmark, genommen.[84] Der MÖV der DDR war hingegen selbst im Verhältnis zum niedrigsten Einkommen fast kostenlos. Heute ist eine Monatskarte für viele niedrige Einkommen eine große Belastung oder schlichtweg unerschwinglich, was im verbreiteten Freifahren seine logische Konsequenz findet. Selbst internationale Bahnreisen waren für *jedes* Arbeiter*innen-Einkommen samt Kindern erschwinglich. Der Kilometer Fernzug kostete acht Pfennig, sodass Berlin – Leipzig z.B. 16 Mark gekostet hätte statt heute 48 Euro. Bei einem Monatseinkommen um die 1000 Mark und fast kostenloser Miete war das kein großer Posten im Budget.[85] Vielleicht mit der Ausnahme Portugals ist heute der Fernverkehr für mittlere und gehobene Einkommen vorbehalten. Für viele Familien ist die Bahn unerreichbar und das Auto keine Freiheit, sondern ein finanzieller Zwang ohne Alternative.

Nach dem ersten Wiederaufbau nach ungefähr zwei Jahrzehnten waren extreme Mobilitätsarmut, Wohnungslosigkeit, Prostitution und extreme Altersarmut so gut wie verschwunden.[86] Heute sind bis zu ein Drittel der Insassen im Gefängnis Berlin Plötzensee wegen Fahrens ohne Fahrschein inhaftiert. Wegen der Unterschlagung von 2 Euro und 60 Cent sitzen Hunderte im Gefängnis – ein Skandal, dessen ausbleibende Skandalisierung auf die Normalisierung von Klassengegensätzen verweist.[87] Wie viele müssten im Gefängnis sitzen, wenn Steuerhinterziehung ab 2,60 aufwärts derart geahndet würde?

84 Winfried Wolf, S. 465.

85 Vgl. auch das statistische Jahrbuch, in dem Transportkosten für die Haushaltseinkommen marginal sind.

86 Vgl. Ghodsee. Falls es Obdachlosigkeit gab, war sie nicht zu sehen und sehr selten. Selbst wer obdachlos sein wollte, wurde zumindest in den 1970er und 1980er Jahren in eine Plattenbau-Wohnung verfrachtet. Selbst wer aus dem Gefängnis kam, erhielt eine Wohnung zugewiesen. Besetzungen von leerstehenden Altbauten waren mehr oder weniger legal oder wurden geduldet. Zwangsräumungen gab es nicht. In den Nachkriegsjahren war die Wohnungslage allerdings noch prekärer. Einen ökonomischen Zwang zur Prostitution gab es nicht, da selbst geschiedenen Müttern keine absolute Armut drohte. Hunger gab es auch nicht, da Nahrung und insbesondere Brot subventioniert war. Ein negativer Effekt war, das viel Brot weggeworfen wurde. Senior*innen hatten im statistischen Mittel je nach Umrechnungskurs weniger Geld zur Verfügung als im Westen, aber eine extreme Armut mit ungeheizter Wohnung, Zwangsräumung, Obdachlosigkeit und Flaschensammeln wie in Berlin heute unübersehbar, gab es nicht, auch wenn das für viele heute nicht vorstellbar ist. Auf Mobilitätsarmut geht der Haupttext noch ein. Mit Blick auf den Ost-West-Vergleich ist anzumerken, dass die verschiedenen Aspekte von extremer Armut in der alten BRD wesentlich seltener und weniger schlimm waren als heute. Dass eine Aufzählung der sozialen Sicherheiten der DDR heute zwangsläufig wie Reklame klingt, hat viel mit dem Abbau dieser Sicherheiten in der neuen BRD seit 1990 zu tun. Der Abstand wird immer größer, und was einst als »normal« galt wirkt heute fast utopisch, zum Beispiel die Abwesenheit von Wohnungslosigkeit.

87 https://www.tagesspiegel.de/berlin/strafen-jeder-dritte-in-ploetzensee-sitzt-wegen-schwarzfahrens/1396434.html.

Versteckte NS-Kontinuitäten

Das »Nationalkomitee freies Deutschland«[88] suchte noch im Exil, während des Krieges, nach »Quellen des Nationalstolzes«, die nicht zum Faschismus führen würden, und fand sie im »Klassizismus«, der laut Moskauer Lesart für den Sozialismus geeignet sei. Unter Walter Ulbricht wurde daraus der Wunsch nach einer »nationalen Bauform« und dem offiziellen Motto »national in der Form, demokratisch im Inhalt.« Die »originalgetreue Wiederherstellung in klassischer Bauweise« bedeutete für einige Autobahnbrücken die Wiederherstellung der NS-Architektur, teils durch NS-Architekten.[89, 90] Um die Entnazifizierung der Sprache hatte sich Viktor Klemperer verdient gemacht, und dies wurde weitgehend ernst genommen.[91] Jedoch im Bereich von Architektur, Ästhetik oder gar Mobilität gab es kein Äquivalent.

Wo es nicht zur Rekonstruktion der Nazi-Brücken kam, dann ausschließlich wegen knapper Mittel, worüber zu jammern ehemalige Nazi-Architekten (in der DDR) schamlos genug waren.[92] Teilweise wurde selbst die NS-Tradition fortgesetzt, Beton mit lokalem Naturstein zu verblenden.[93] Eine solche Brücke über die Saale bei Jena wurde von ihren Erbauern gepriesen als »schönste Brücke der DDR […] In ihrer edlen Form gleicht sie einer Römerbrücke; sie ist aber größer in den Feldweiten.«[94] Die historischen Hintergründe wurden anonymisiert und im hier zitierten Loblied ausgeblendet,[95] gleichwohl dürfte jedem*jeder Architekturkenner*in klar gewesen sein, welcher »Klassizismus« da rekonstruiert wurde.[96]

Wie in anderen Bereichen wie den jungen Pionieren, dem Fahnenappell, den NVA-Uniformen, dem Stechschritt, dem Salutieren in der Schule und der Reichsbahn waren militaristische Formen teilweise erhalten. Gleichwohl viele vor dem NS existiert hatten, waren sie doch unzweifelhaft von ihm schwer belastet. Man glaubte jedoch, die Formen unbeschwert vom alten Inhalt fortführen zu können. In dem Sinne wurde aus der »Straße des Führers« »unsere Autobahn«.[97]

Die Kontinuitäten beim Personal waren wesentlich kleiner als im Westen, aber es gab sie. Der NSDAP-Karrierist Johannes Nadoll aus der Organisation Todt und dem

88 Das NFD war eine kleine Gruppe von deutschen Kommunist*innen, die rechtzeitig in die Sowjetunion geflohen waren und dort in Radiosendungen die deutschen Soldaten zum Kapitulieren zu bewegen versuchte und zudem versuchten, die Grundlagen für ein anti- bzw. postfaschistisches Deutschland zu legen.

89 Doßmann, S. 106.

90 Doßmann, S. 110.

91 Vgl. Klemperer, Viktor, Lingua Tertii Imperii – LTI – Sprache des dritten Reichs.

92 So am Berliner Ring mit den Brücken von Wilhelm Tischer und Friedrich Tamms. Vgl. Doßmann, S. 111.

93 An der A9 südlich Berlins im Fläming und an der Elbbrücke bei Hohenwarthe, die Brücke über die Striegis und die Göschwitzer Saalebrücke bei Jena. Doßmann, S. 112ff.

94 Fachzeitschrift Das Straßenwesen 1961, In: Doßmann S. 113.

95 Vgl. Doßmann, S. 114.

96 Die erste Brücke in gleicher Bauweise wurde 1938 fertig gestellt und ahmte die Engelsbrücke in Rom nach. Sie war eines der häufigsten propagandistischen Fotomotive der Autobahnkunst im NS. Vgl. Doßmann, S. 114 und Schütz 1984, S. 97.

97 Überschrift in der Festschrift in Das Straßenwesen, in Doßmann,S. 114.

Autobahnbau Berlin – Stettin war in leitenden Positionen, jedoch nicht an der Spitze tätig, wo man jüngere und somit weniger belastete Architekten vorzog.[98] Meist wurden Ex-NSDAP'ler in der zweiten Reihe »versteckt«. Der NS-Auto-Diskurs blieb jedoch mit seinen Begriffen vom »Großverkehrsraum« und den »schwingenden Kurven« durchweg erhalten.[99] Das ist freilich homöopathisch verglichen zum Lob des NS im westdeutschen Automobilismus (vgl. Kapitel 12). Ob Ingenieure wegen der Sklavenarbeit in der Kriegszeit vor Gericht gestellt wurden, ist in der wissenschaftlichen Literatur nicht erwähnt.

Ein eigenes Kapitel wäre der Vorsitzende des allgemeinen deutschen Motorsportverbandes der DDR wert, Manfred von Brauchitsch. Obwohl er in hoher Position unter Hitler diente und frühes Mitglied der Freikorps-Brigade Ehrhardt und somit ein tätiger Feind des Sozialismus, der Arbeiterbewegung und der Weimarer Republik gewesen ist, erhielt er 1955 von der DDR Asyl, als er sich einem Gerichtsprozess in München entzog. Zwei Jahre später wurde er Präsident des Automobilclubs und blieb bis zum Ende wohlgelitten es bis zum Ruhestand.[100] Die Genugtuung, einem Flüchtling aus dem Westen Asyl zu gewähren, scheint das Politbüro korrumpiert zu haben.

Energiekrise

Das Auto, der Autobahnbau und damit die Pfadabhängigkeit in Richtung Automobilismus hat der DDR geschadet. Für den damit verbunden stark steigenden Verbrauch an Benzin musste sie immer größere Mengen Erdöls aus der Sowjetunion importieren und sich dafür zusehends verbiegen. Erdöl machte ab den 1970er Jahren den mit Abstand größten Posten ihrer Ausgaben für den gesamten Import aus.[101] Obendrein erhöhte die Sowjetunion ihre Preise ab 1975 auf (steigendes) Weltmarktniveau und ab 1983 sogar noch 10 Prozent darüber.[102] In den 1980er Jahren musste die DDR ihren weiterhin steigenden Bedarf mit harten US-Dollar bezahlen.[103] Schon ganz zu Beginn der Massenproduktion von Autos 1961 musste Ulbricht Bettelbriefe um mehr Erdöl nach Moskau

98 Z.B. Rolf Nässer, Doßmann, S. 155f.

99 Doßmann, S. 191 – 201.

100 Uwe Day, S. 256. Nicht zu verwechseln mit Walther von Brauchitsch, dem Oberbefehlshaber des Heeres, ein Verwandter von Manfred von Brauchitsch.

101 »Von 260 Mrd. Mark Valutagegenwert Importe im Zeitraum von 1975 bis 1985 waren allein 154 Mrd./VGM Preissteigerungen für Erdöl und Erdgas. Die DDR musste diese Aufwendungen mit Lieferungen im Rahmen ihrer traditionellen Exportstruktur bezahlen.« In: Siegfried Wenzel, »Plan und Wirklichkeit«, Scripta Mercaturae Verlag 1998, S. 104 u. 87, In: Mai, Karl, Für eine objektive Aufarbeitung der DDR-Geschichte: War die DDR bankrott und total marode? – Fiktion und Wirklichkeit 1989, Flugschrift im Eigenverlag, 2006, S. 12.

102 Erdöl und Erdgas im RGW-Intrablockhandel, in: DIW-Wochenberichte 50 (1983) 51–52, S. 625-632, S. 630, In: Andreas Reichel, Zur Rohstoffbasis der DDR und den Einfuhren sowjetischen Erdöls, In: https://offen-siv.kommunistische-geschichte.de/zur-rohstoffbasis-der-ddr-und-den-einfuhren-sowjetischen-erdoels/#122.

103 Realiter steigerte die DDR ihren Import von Ende der 1970er Jahre bis Ende der 1980er von 19 auf 20 Millionen Tonnen jährlich. Offiziell wurde aber nur die ab 1982 verminderte Menge von 17 Millionen Tonnen importiert. Die Differenz zu 20 Millionen wurde mit ca. 600 Millionen US-Dollar

schicken.[104] Er selbst fand es »sehr unangenehm, daß wir uns alljährlich mit solchen Bitten um Hilfe an das Präsidium des ZK der KPdSU wenden.«[105] Später schickte er dann seine Minister vor, um sich von Ministern aus Moskau demütigen zu lassen.[106] Gleichwohl lieferte die Sowjetunion von Ende der 1960er Jahre bis Anfang der 1980er stetig steigende Ölmengen gegen Industrieimporte aus der DDR zu Bedingungen, die Moskau im RGW (Raum Gemeinsamen Wirtschaftens) letztlich selbst festlegen konnte. So waren die Trabis und alle PKW fast vollständig abhängig von einem einzigen Öllieferanten. Die von der DDR mitgebaute (und das heißt mitfinanzierte) Pipeline »Freundschaft« brachte das Öl aus Sibirien zu den Raffinerien in Schwedt bei Frankfurt und Leuna bei Halle.

Das Land lieferte im Gegenzug Maschinen, Eisenbahnwaggons, Chemieerzeugnisse und in der damaligen Zeit Hochtechnologie wie die ersten Personalcomputer (Nachbauten von IBM), LKW, in geringem Umfang Waffen und langlebige Robotron-Drucker.[107] Ab 1977 jedoch stagnierte das Niveau bei 19 Millionen Tonnen Rohöl, und in den 1980er Jahren bei 20 Millionen, wovon ab 1982 drei Millionen zu Weltmarktpreisen in US-Dollar bezahlt werden mussten. Um die einzunehmen, wurde Müll aus Westberlin übernommen, Motorräder im Quelle-Katalog verkauft, Halberstädter Würstchen und Praktika-Kameras exportiert und in größerem Umfang LKW und leichte Waffen vor allem an den Irak geliefert.[108]

---

von Schalck-Golodkowski jenseits des offiziellen Haushalts beglichen. Die 17 Millionen offiziellen Tonnen wurden offiziell in Transferrubel beglichen.
Vgl. Erdöl und Erdgas im RGW-Intrablockhandel, a.a.O., S. 627; A. K. Fischer: Sowjetische Erdölwirtschaft in schwerer Krise, in: Osteuropa-Wirtschaft 26 (1991) 2, S. 106-117, S. 114 und Gespräch mit Dr. Günter Mittag vom 10.12.1993, in: T. Pirker et al.: Der Plan als Befehl und Fiktion. Wirtschaftsführung in der DDR. Gespräche und Analysen (Opladen 1995), S. 19-31, S. 26 und H. G. Schröter: Ölkrisen und Reaktionen in der chemischen Industrie beider deutscher Staaten. Ein Beitrag zur Erklärung wirtschaftlicher Leistungsdifferenzen, in: J. Bähr/D. Petzina (Hg.): Innovationsverhalten und Entscheidungsstrukturen. Vergleichende Studien zur wirtschaftlichen Entwicklung im geteilten Deutschland 1945–1990 (Berlin 1996), S. 109-138, S. 123, alle in: Reichel.

104 Schreiben W. Ulbrichts an N. S. Chruschtschow vom 4. August 1961 und Brief W. Ulbrichts an N. S. Chruschtschow vom 19. Januar 1961, In: Reichel.

105 H. Mehringer (Hg.): Von der SBZ zur DDR. Studien zum Herrschaftssystem in der Sowjetischen Besatzungszone und in der Deutschen Demokratischen Republik (München 1995), S. 242-254, S. 252. In: Reichel.

106 »Doch umgekehrt ließ auch die Sowjetunion auf verschiedene Weise durchblicken, was sie davon hielt. Eine abschlägige Antwort erhielt z.B. der Minister für Chemische Industrie, Günther Wyschofsky, als ihm auf der Leipziger Frühjahrsmesse im März 1964 ein hochrangiger sowjetischer Besucher erklärte, daß die DDR Verständnis dafür aufbringen müsse, daß die Sowjetunion einen Teil ihres Erdöls an kapitalistische Staaten verkaufe, auch wenn die DDR dadurch Einbußen hinnehmen müsse. Die Einwände Wyschofskys hatte er kurzerhand mit einer Handbewegung weggewischt.« R. Karlsch/R. G. Stokes: »Faktor Öl«. Die Mineralölwirtschaft in Deutschland 1859–1974 (München 2003), S. 337, In: Reichel.

107 Ich selbst konnte einmal einen solchen Drucker in der Ukraine in einem Fahrkartenschalter der Bahn bestaunen. Leider sträubte er sich just in dem Moment aus falscher Bescheidenheit. Er schien aber doch nach rund 20 Jahren noch im täglichen Einsatz zu sein – und ist im Gegensatz zu seinen heutigen Verwandten reparabel.

108 Im Gegensatz zur staatsoffiziellen Unterstützung der Befreiungskrieg in Vietnam, Nicaragua oder Mosambik galt der Irak-Iran-Krieg nicht als gerechter Befreiungskrieg. Die Unterstützung war da-

Um Energie zu sparen, wurde 1980 die einzige Inlandsfluglinie eingestellt, als die BRD gerade erst mit der Flug-Expansion begann und kräftig im Verbrauch arabischen Erdöls expandierte.[109] Warum es nicht gelang, wie von Chruschtschow vorgeschlagen, Öl aus dem zeitweise sozialistischen Algerien zu kaufen, ist nicht bekannt.[110]

Tabelle 15: Jährliche Autoproduktion der DDR[111]

	jährliche Auto-Produktion
1950	7000
1955	22.000
1960	64.000
1965	103.000
1970	127.000
1975	160.000
1980	177.000
1985	210.000
1989	217.000

Da sich von 1977 bis 1989 die Zahl der Autos mehr als verdoppelte, war Benzinknappheit die logische Folge. Ein Ausweg sollte die »tiefe Spaltung« sein, verbunden mit der Substitution durch Kohle. Es gelang mit großem technischem Aufwand, das Erdöl so zu verarbeiten, dass der gewonnene Benzin- und Dieselanteil gegenüber dem Heizölanteil von anfangs 50 Prozent deutlich erhöht werden konnte. Um das so verknappte Heizöl

---

her zum einen geheim, und zum zweiten weniger eine Hilfe für einen Verbündeten als ein Geschäft mit einem Verbündeten des US-Imperialismus.

109 Umweltreport DDR, S. 52. Pax Americana = der amerikanische Frieden (ironische Bezeichnung für den Raum des kapitalistischen Blocks während des kalten Krieges unter Führung der USA).

110 Chruschtschow zu Ulbricht 1964 in Moskau: »Wir verstehen die DDR und die CSSR. Sie können sich nicht selbst versorgen. Einerseits sind wir bereit, unsere materiellen Hilfsquellen zu verbinden, aber andererseits sind sie beide doch industriell hoch entwickelte Länder. Sie können in Ägypten und Algerien kaufen. Warum müssen sie unbedingt bei uns kaufen? […] Warum passen sie sich diesen Märkten nicht an? Sie zahlen uns doch auch. Zahlen sie also denen.« Zit. nach D. Kosthorst: »Sie sind ein Opfer unserer Propaganda.« Die letzten Gespräche Ulbrichts mit Chruschtschow 1964 in Moskau – Eine Dokumentation, in: Deutschland-Archiv 29 (1996) 6, S. 872-887, S. 880, In: ebd., S. 12.
Der Westen wird um die Schwierigkeiten gewusst haben und sich entsprechend bemüht, Algerien und anderen Ländern vom Ölverkauf an den Feind im Osten abzubringen. Tatsächlich bezog die DDR geringe Mengen aus dem Nahen Osten, jedoch nie in nennenswertem Umfang.

111 https://de.statista.com/statistik/daten/studie/249245/umfrage/automobilproduktion-in-der-ddr/.

einzusparen, wurde wo immer möglich auf heimische Kohle gesetzt und eine, wie manche meinen, geplante Umstellung der Chemieindustrie vom sehr umweltschädlichen Karbid (aus Kohle) auf Öl abgesagt.[112]

ZK und Politbüro jedoch sahen ausschließlich ein Angebotsproblem und somit die Schuld allein bei der lieferunwilligen Sowjetunion.[113] Eine kluge Planwirtschaft hätte die Nachfrageseite anpassen müssen. Das hätte bedeutet, ab Ende der 1970er Jahre die absolute Zahl der Autos stabil zu halten und den Neubau stark zu drosseln. Dass das zu erheblichem Neid und Ärger bei den auf ihr Auto Wartenden geführt hätte, ist offensichtlich. Aber die Kosten der verweigerten Realitätsanpassung waren noch viel größer: Die Tagebaue für Kohle fraßen sich immer tiefer in die Landschaft, die Luftverschmutzung der Karbid-Chemie im Raum Halle-Leipzig verdunkelte den Himmel und zerstörte die Gesundheit vieler Menschen, vor allem von Kindern, ebenso die Kohlekraftwerke in der Lausitz.[114] Ganze Industrien mussten ab 1981 Strom sparen – was natürlich ökologisch löblich war, aber nicht so begründet wurde – mit dem Ziel, Kohle-Strom zu sparen um dafür umso mehr Öl verbrauchen zu können.[115]

Das ganze Land geriet zusehends tiefer in eine Energiekrise, um die Knappheit nicht an die privaten Autofahrer weiterzugeben. Denen wurde ähnlich wie heute die bequeme Illusion gelassen, es gäbe keine Grenze des Wachstums und Autofahren sei billig. Die Alternative wäre eine stetige Steigerung des Benzinpreises gewesen, und der Weltmarktpreis hätte das Auto zu einem Luxus für den Einzelnen gemacht, statt für die Gesamtheit der Bevölkerung und die gesamte Volkswirtschaft.

Dieser Schritt war jedoch ideologisch versperrt. Honeckers Prämisse war es, den Privatkonsum um jeden Preis zu steigern.[116] Nur aus diesem Denk-Gefängnis wird seine Verzweiflung (die sicher repräsentativ war für die Regierung) verständlich. In seinem Bettelbrief nach Moskau jammerte er, eine leichte Drosselung der Öllieferung würde »die Grundpfeiler der Existenz der Deutschen Demokratischen Republik untergraben«.[117] Freilich war die Prämisse, mit dem Westen ausgerechnet in dessen Königsdisziplin mithalten zu wollen, viel älter als Honeckers Regentschaft. Schon als Ulbricht vom VEB-Mercedes träumte, sorgten sich staatliche Stellen ein den 1950er Jahren »daß ein Teil der Bürger die vorbeifahrenden Autos aus dem Westen verherrlicht und das Vertrauen zu unserem Staat geschmälert wird.«[118]

---

112 Dies war einer der großen Beiträge zur Luftverschmutzung im Raum Halle – Leipzig in den 1980er Jahren. Laut Umweltreport DDR (1990) wies die Region die stärkste Luftverschmutzung des Landes – und wahrscheinlich Mitteleuropas – auf.

113 Vgl dazu die Quellen in: Reichel.

114 Ich selbst litt als Kind unter der Luftverschmutzung der Karbid-Industrie im Halle der 1980er Jahre. Die stärkste Häufung der Krankheiten aus den Lausitzer Schloten war jedoch im westlichen Polen zu verzeichnen. Der Westwind blies die Rauchwolken über die Oder.

115 Von 1981 bis 1985 wurde das Äquivalent von 82 Mio. t Kohle eingespart. Vgl. A. Bönisch/W. Heinrichs: Langfristige Sicherung der Energie- und Rohstoffbedarfs – ein lösbares globales Problem, in: Wirtschaftswissenschaft 35 (1987) 5, S. 641-661, S. 653, in: Reichel.

116 Insbesondere seit dem VII. Parteitag 1971.

117 Schreiben E. Honeckers an L. I. Breschnew vom 4. September 1981, in: ebd.

118 LAM und BDVP Magdeburg, über Schaulustige an der Tankstelle Möser, die eigens anreisen um westdeutsche Autos zu beschauen. In: Doßmann, S. 133.

Der kubanische Sozialismus hat bekanntlich einen viel tieferen Sturz des Ölimports ab 1990 überstanden, woran ersichtlich wird, wie sehr sich die DDR über den Konsumismus legitimierte und wie schwach ihre Legitimität jenseits dessen war. Paradoxerweise war sie ein energiereiches Land mit dem seinerzeit größten Uranvorkommen der Welt – musste den Treibstoff für Bombe und Atomkraftwerke jedoch bis 1990 als Kriegsreparation, das heißt kostenlos, an die Sowjetunion abliefern.[119] Die Koinzidenz von Energiekrise und Umschlagen von allgemeiner Zufriedenheit in Unzufriedenheit 1979/80 wäre eine eigene Untersuchung wert.

Automatische Massenmotorisierung?

Der Republik ist zu Gute zu halten, dass sich auch sonst kein Land auf der Welt in dieser Epoche dem Sog des Autos mit allen seinen Nachteilen entziehen konnte. In allen Industrienationen, auch im Realsozialismus, kam es zur »Massenmotorisierung« und Verdrängung des MÖV, des Fuß- und Radverkehrs. Winfried Wolf definiert als Rubikon dieser »Schlacht der Systeme« den Zeitpunkt, an dem die Anzahl aller privat gefahrenen Kilometer die der öffentlich gefahrenen übersteigt, also der MIV den MÖV überholt.[120] Das geschah in Italien, BRD und Belgien 1965 und 1975 in Österreich, um 1980 in Jugoslawien, Ungarn und DDR, in der ĆSSR 1985.[121]

Im Gegensatz zum »Westen« nahm zugleich auch der MÖV zu, aber eben nicht als Alternative zum privaten Auto, sondern parallel dazu. Einen traurigen Beweis für die Folgen dieser Unterlegenheit im inner-sozialistischen Konkurrenzkampf lieferte die Bahn der DDR zu ihrem Ende. Der Zustand der Waggons kam immer mehr herunter, die Fernzüge fuhren wegen schlechter Brücken und Oberleitungen nur noch durchschnittlich 70 km/h, und die Pünktlichkeitsquote unterschritt 50 Prozent.[122] Mit dem MIV und dem deutschen Hang zur Fetischisierung des Autos ließ sich das Land auf einen von vornherein verlorenen Wettkampf ein. Statt ein Mobilitätsregime gut einzurichten, wurden zwei davon schlecht betrieben. Einen patriotischen Gewinn für das Projekt des Sozialismus leistete der MIV nicht, während er im real existierenden Kapitalismus zu einer ideologischen Stütze wurde.

119 Die Wismut AG, die das Uran förderte, war bezeichnenderweise nicht wie üblich ein VEB (Volkseigener Betrieb), sondern eine höchst exotische »deutsch-sowjetische Aktiengesellschaft«. Vgl. Mai.

120 Der Terminus »battle of the systems« kommt aus der Forschung um Energiesystem. Vgl. Thomas Hughes: Networks of Power. Electrification in Western Society 1880–1930, Baltimore 1983, S. 79.

121 Winfried Wolf, S. 201.

122 Studie der Hochschule für Verkehr in Dresden, in: Wolf, S. 205f.

Tabelle 16: Vergleich des Automobilismus anhand einiger Kennzahlen in DDR, BRD und UdSSR

	DDR	BRD (bis 1990)	UdSSR
Autobahnkilometer Neubau	437	6695	0
Ein doppelt so dichtes Autobahnnetz wie die andere Republik[123]	1949	1985	-
Narrativ »aber Hitler hat die Autobahn gebaut«	sehr selten, wenn dann gut versteckt	offen und häufig vorgetragen	-
Nationalstolz auf Autoindustrie	nein	ja	nein
Nationalstolz auf »unsere Autobahnen«	nein	ja	-
städtische Mobilitätsarmut	nein	ja	?
MIV > MÖV in gefahrenen Kilometern	∼1980	∼1965	?
$\frac{1}{2}$ der Bevölkerung mit privatem Auto	∼1985	∼1975	nie
Tempolimit	überall	innerorts kurz, Landstraße lange, Autobahn bis heute ohne	überall
Strafen für Autofahrende	hoch	Niedrig	?
relative Quote Verkehrstote	niedrig	hoch	?
Höchstgeschwindigkeit von Oberklassewagen in den 1980er Jahren	140 km/h (Lada), Westimporte deutlich mehr	260 km/h	140 km/h (Lada) jedoch ohne Straßen dafür.
Höchstgeschwindigkeit von Oberklassewagen in den 1960er Jahren	110–140 (Wartburg, EMW, P240)	110–140	110–120

123 Gemessen in Kilometern und im Verhältnis zur Fläche des Landes. 1985 hatte sich das Verhältnis umgekehrt, war das Netz an Autostraßen in der BRD doppelt so dicht wie das der DDR. Vgl. Hopf, R., Verkehrswesen, in: DDR-Handbuch, in: Umweltreport DDR, S. 52.

Jugendliche Selbstüberschätzung

Während die Westsektoren und die junge BRD vom Marshallplan profitierten, lieferte die viel kleinere DDR bis 1953 Uran, Stahl aus den Schienen und ganze Fabriken an die UdSSR als Kriegsentschädigung.[124] Es sprach wenig dafür, dass sie mit preiswertem und schier unerschöpflichem Erdöl beliefert werden würde wie der Westen. Spätestens mit der Ölkrise und der kräftigen Preiserhöhung 1975 hätte die Regierung die Notbremse ziehen müssen. Stattdessen spottete man über den Club of Rome und dessen Warnung vor den »Grenzen des Wachstums«.

Noch nicht einmal zur Nicht-Produktion von Motorrädern konnte sich die Republik entschließen. Die junge Schriftstellerin Christa Wolf war die einsame Kassandra.[125] Der Zeitpunkt von Wolfs Intervention Anfang der 1960er Jahre war der Wendepunkt. Die Republik hatte sich in die Pfadabhängigkeit Richtung Automobilismus begeben. Deren Grundlage war eine Reihe von Selbstüberschätzungen, zuallererst in das ewige Wachstum der Ölproduktion der Sowjetunion und deren Gutwilligkeit, es preiswert zu liefern. Doch auch die Fähigkeit der eigenen Industrie, dauerhaft Autos bauen zu können, die den »Westautos« ebenbürtig waren, wurde überschätzt. Und schließlich lag diesem Denken ein methodischer Fehler resultierend aus zwei falschen Prämissen zugrunde: dass die Mehrheit der Deutschen für den Sozialismus gewonnen werden, wenn sie nur genug Konsumgüter hätten, und dass das richtige Konsumgut das Auto wäre und die Mehrheit der Männer und deren Wunsch wichtiger seien als die Wünsche der Frauen.

Fremde Wunschmaschinen

Man war selten froh über die Annehmlichkeiten, die es gab: keine Ausbeutung am Arbeitsplatz und keine Angst vor Arbeitslosigkeit, keine Altersarmut, kostenlose Schulen und Hochschulen, keine staatliche Kriminalisierung von Schwangerschaftsabbrüchen und Homosexualität. §151 Verbot von homosexuellen Handlungen wurde 1968, §218 Verbot von Schwangerschaftsabbruch 1972 gestrichen. Viele beschwerten sich lieber über das, was sie nicht hatten: Auto, West-Reisen, Konsum-Flitter. Über die Abwesenheit vieler Nebenwirkungen des Autos freute sich niemand.[126]

Diese Subjektivität hatte ihre politischen Gründe im »Marxismus-Leninismus« und dem Glauben an die Verheißung von moderner Technik, Industrie und Wachstum. Fragen nach Postwachstum, Ökologie oder gutem Leben mussten immer im Untergrund, gegen den offiziellen wissenschaftlichen Sozialismus gestellt werden. Selbst

124 Bis 1953 zusammen im Wert von 14 Milliarden US-Dollar nach Preisbasis 1938. Laut Wenzel überstiegen die DDR-Reparationen den Marshallplan für die BRD in US-Dollar um den Faktor zwölf. Vgl. Siegfried Wenzel, Plan und Wirklichkeit, 1998, S. 4, in: Mai, S. 10.

125 Christa Wolf, Stadt der Engel: Oder the Overcoat of Dr. Freud, Suhrkamp, 2011, S. 115f.

126 Staus, zugeparkte Gehwege, volle Notaufnahmen, allgegenwärtiger Lärm, Flächenversiegelung, Enteignung für Straßenbau, überteuerter MÖV, Kinder-und-Alten-Unfreundlichkeit der Städte, automobile toxische Männlichkeit, Auto-Zeitschriften, SUV.

nach Tschernobyl galt die Atomkraft als wünschenswert. So etwas wie ein solidarisches Post-Wachstum war nicht denkbar.[127]

Der Realsozialismus hatte keine Technologie- und Ökologiekritik, obwohl diese in Marx‹ Spätwerk bereits angelegt war.[128]

Noch 1986 träumte ein Ingenieur von einer Autobahn für Mosambik: »fünfgeschossige DDR-Typen Neubaublocks, Markt, Basar, Geschäfte, Dienstleistungseinrichtungen […] eine vierspurige Autobahn. Fast fünf km bis zum Sambesi soll sich die Zukunftsstadt einmal erstrecken. 16.000 Einwohner. Vier Bauphasen bis zum Jahr 2000.«[129]

Die Republik kehrte nicht zur Auto-Kritik der KPD der 1920er Jahre am »dandyhaften Sport reicher Müßiggänger« zurück. Vom amerikanischen Fordismus übernahm die Sowjetunion die Wünsche und Ziele des Massenkonsums, und für die DDR war das identisch mit der Übernahme von Hitlers Versprechen des »Volkswagens«. So behielt Hitler leider Recht. Er hatte den Deutschen ihre Abneigung gegen das Auto als Manifestation der Klassenherrschaft entschieden ausgetrieben.

So war das Auto sowohl eine geerbte als auch eine vom Westen permanent angefeuerte Wunschmaschine. Und sie hatte das Politbüro und andere Genossinnen selbst infiziert. Einem Bertolt Brecht und Victor Klemperer mag es nachgesehen werden, dass sie von »ihren« Landsleuten etwas Abstand wollten. Aber dass selbst lokale SED-Granden Luxuswagen fuhren, anfangs die großen Tschaika und später importierte »Westwagen«, war nicht weniger als ein Verrat am Sozialismus – oder soziologisch ausgedrückt, ein Element der Klassengesellschaft, wo es doch keine mehr geben sollte. Welche Antwort an die Neidischen blieb dann noch, als dass bald alle ein Auto besitzen würden?

Im Film über die Ehrung Juri Gargarins anlässlich des ersten Weltraumfluges 1961 sehen wir Gagarin und Freunde an einem herrlichen Frühlingstag durch ein geschmücktes Moskau und jubelnde Menschen in riesigen Limousinen fahren.[130] Es ist schwer, sich dem zu entziehen. Die Zuschauerin möchte direkt selbst im Wagen sitzen und so glücklich sein. Ähnlich glückliche Gesichter einer Menschenmenge sehe ich nur auf den Fotos der Kubanerinnen und Kubaner nach ihrer Befreiung vom Kolonialismus, und sie waren durchaus froh, Che Guevara, Fidel Castro und Cienfuegos in stundenlangen Reden zu lauschen. Nur eine schnelle Durchfahrt im Auto wäre ihnen zu wenig gewesen.

Diese gelegentlichen Autokorsos der Staatschefs waren Teil der Wunschmaschine und nicht sehr geschickt vor der Auto-losen Bevölkerung. Als der eiserne Vorhang löchrig wurde, fanden in den 1980er Jahren zunehmend auch »Westautos« den Weg in die DDR, der Golf I und teure Modelle von Citroen und Volvo konnten importiert werden.[131]

---

127 Der »Green Marxism« aus den USA der 1980er Jahre hat den Realsozialismus nicht erreicht.

128 Siehe dazu z.B. John Bellamy Foster oder James Rice zum Green Marxism.

129 Landolf Scherzer, Das Camp von Matundo, Verlag neues Leben Berlin 1986, S. 73.

130 Vgl. Piere Paolo Passolini, La Rabia, der Zorn.

131 Sicherlich waren viele Besitzerinnen Teil der Nomenklatura. Wer sein Geld leicht »schwarz« verdienen konnte wie Klempner, Elektriker oder Dachdecker, konnte bei einem Überangebot von Kaufkraft und einem ständigen Mangel an Handwerkern auch in der DDR reich werden. Schwieriger war dann die Geldwäsche und die Erklärung, wo das Geld herkam. Insofern das gelang, stand dem Citroen nichts im Wege. (Und viele andere Dinge gab es nur mit guten Beziehungen und im Tausch, nicht jedoch für Geld, wie z.B. die sanierte Villa am Stadtrand) Mit Geld und Geschick gab es ei-

Gender Trouble

Die Parteien des Staatssozialismus, vielleicht die SED als erste, haben mit dem Auto ein trojanisches Pferd ins Projekt ihrer sozialistischen Moderne geholte. Mit dem Automobilismus setzte sie auf ein Projekt, das tief in der reaktionären Moderne verwurzelt war. Sie konnte das nicht erkennen, da ihrer Theorie nach das Auto nur ein weiteres harmloses Konsumobjekt sei. Oder anders gesagt: Wenn der Staat als Fahrrad erscheint, auf das sich die bessere Regierung einfach schwingt und in eine andere Richtung steuert als zuvor, wie Rosa Luxemburg spottete, dann erscheint natürlich auch ein Auto als bescheidenes technisches Artefakt, das »man« beherrscht und von dem »man« so wenig beherrscht wird wie die bessere Regierung von der schlechten Form des vermeintlich regierten Staates. Dieser vulgär-materialistischen Theorie nach, konnte der Realsozialismus den Automobilismus nicht verstehen, und sah immer nur das einzelne, beherrschbare Konsumobjekt. So unterschätzt, konnte und musste das Auto sich zum trojanischen Pferd wandeln, zum Ismus werden, ohne richtig verstanden zu sein. Dabei war es ein Danaergeschenk nicht weniger als die geerbte Reichsautobahn. Im Auto verbargen sich unerkannte Gefahren: Maskulinismus, Individualismus, »Volksgemeinschaft« und ein Nationalismus für die ewig stärkere Auto-Nation auf der anderen Seite des Eisernen Vorhangs.

Es wäre gleichwohl falsch, zu behaupten, die SED hätte die Moderne des NS einfach fortgesetzt. Aber im Nachhinein ist zu konstatieren, dass der Bruch zu schwach ausfiel. Dass es zu einer gewissen Kontinuität der reaktionären Moderne kommen würde, war schon im Namen der SED angelegt. Wer die Einheit bedingungslos über den nötigen Konflikt auch mit den »post-faschistischen Hypotheken« der Mehrheit der Bevölkerung stellte, konnte nicht anders, als am Ende schlechte Kompromisse zu machen.[132] Die SED ist diesen Bedürfnissen im Ästhetischen und Subjektiven zu weit entgegengekommen, in der falschen Annahme, diese Kontinuitäten seien weniger machtvoll als die materiellen und personellen. Und freilich hätte sie eigene Kontinuitäten und die ihrer Mitglieder erst einmal in den Bereich des Möglichen stellen und dann kritisieren müssen, statt sich a priori als unzweifelhaften Hort des Antifaschismus zu definieren. Ein guter Schritt in dieser Richtung war die von der Mehrheit der Besucher*innen (67 %) verschmähte »erste deutsche Kunstausstellung« mit abstrakter Kunst 1946 in Dresden.[133] Richtig wäre es gewesen, die Mehrheitsbevölkerung – ähnlich wie später in der BRD – mit immer weiteren Ausstellungen in ihrem ästhetischen post-Faschismus zu verunsichern. Stattdessen kam das Kunstprogramm des Bitterfelder Weges dem Geschmack der Mehrheit weit entgegen, ganz so, als wäre diese Mehrheit nicht von BDM und Wehrmacht so-

nen legalen Markt für Gebrauchtwagen. Ein Automechaniker aus Thüringen erfüllte sich sogar den Traum vom Porsche 911. Vgl. Doßmann.

132 Zur post-faschistischen Hypothek vgl. Konrad Jarausch, Die Umkehr: Deutsche Wandlungen 1945–1995, München 2004, in: Gieseke.

133 »Gute gab die höchst interessante Statistik eines Fragebogens. Von 73.000 Besuchern haben 65 % die Ausstellung abgelehnt, abgesehen von 2 %, die sie angepöbelt haben. Die meiste Zustimmung gab es auf weiblicher Seite, bei Hausfrauen und jungen Mädchen. Expressionismus und abstrakte Malerei sind durchweg unbeliebt.« Tagebuch, 27.10.46, vgl. Klemperer, S. 317.

zialisiert worden. So mutete die SED »ihrer« Bevölkerung in vielen Lebensbereichen ästhetisch weniger einen Neuanfang zu als die BRD.

Der Wunsch nach dem Auto war überwiegend einer von privilegierten Männern, denn die allermeisten Menschen hatten wie in der Zeit vor Hitler dringendere Sorgen. Der Wunsch nach dem Neubau von Autobahnen war, soweit bekannt, ein ausschließlich männlicher. Hingegen war der minoritäre Zuspruch von 33 Prozent der Besucher zur Dresdner Ausstellung einer von überwiegend jungen Frauen. Hier wäre eine Keimzelle gewesen für eine Überwindung der »deutschen Moderne«.

Frauen jedoch schrieben keine Artikel in der Staatszeitung Neues Deutschland, in denen sie die Regierung unter Druck setzten, indem sie ihren Konsum-Standard mit der von Frauen im Westen verglichen. Zur Chile-Solidaritäts-Tombola wurde keine private Annehmlichkeit für Frauen verlost wie z.B. die Befreiung von der ihnen größtenteils zugemuteten Hausarbeit, sondern eben ein Oberklassewagen, ein ausgesprochen männliches Konsumobjekt.[134] (Ich unterstelle hier, dass Frauen andere Wünsche hatten, als den Neid der Nachbar*innen mit einem großen Auto zu erregen.)

Dass es vonseiten verschiedener Ministerien und aus dem Politbüro wiederholte Versuche gab, die Massenproduktion und den Autobahnbau zu torpedieren, wird nicht durch Reflexion der Folgen des Automobilismus, sondern wegen der Konkurrenz um knappe Mittel motiviert gewesen sein. Die Wünschbarkeit wurde, soweit bekannt, nur von Christa Wolf in Frage gestellt. Ein Kunstprojekt wie »Frauto«, das sich über das Auto und seine Fetischisierung von und für heterosexuelle Männer lustig gemacht hat, gab es in der DDR nicht und konnte es ihrem Kunstverständnis nach nicht geben.[135] Eine ironisch-satirische Dekonstruktion ihrer männlichen Fahrer, ihrer Sexualität und automobilen Wünsche wäre sicherlich ein heilsamer Skandal gewesen.

Das deutsch-deutsche Männer-Duell

Wo der Angriff auf den Automobilismus ausblieb, ging er selbst zum Angriff über. So z.B. in der Konstruktion des Autos als Mittel für das männliche Duell. Das Deutsche Duell auf Leben und Tod – traditionell mit Degen oder Pistole – wird von George Mosse als Urform zur Stabilisierung verunsicherter Männlichkeit analysiert. Es war freilich in vielen Nationen zu Hause, aber nirgends so präsent wie in Deutschland. Noch 1926 akzeptierte das letzte jüdische Mitglied einer Burschenschaft ein Duell auf Leben und Tod, um die Ehre aller Juden zu verteidigen.[136] (Noch 1999 holte sich der Verteidigungsminister Joseph Fischer innere Erbauung beim metaphysischen Lobredner dieses Duells, dem faschistischen Romancier Ernst Jünger: »Jetzt werden sie [Bündnis 90/Grüne] gehärtet oder zu Asche verbrannt.«[137] Es scheint geholfen zu haben, Fischer überzeugte die Mehrheit der »Grünen« für die völkerrechtswidrige Bombardierung Serbiens.)

---

134 In der Zeitung Freiheit im Bezirk Halle, 1976.

135 Vgl. Hugo Schuhmacher, Frauto. Siebdrucke, Ausstellung in der BRD, 1970.

136 Mosse, S. 34.

137 »Die Grünen wollen regieren, sagt Fischer auf seine düstere Art. ›Jetzt werden sie gehärtet oder zu Asche verbrannt.‹« In: Der Spiegel, 12.4. 1999. Vgl. Jutta Ditfurth, Krieg Atom Armut – die Grünen, was sie reden – was sie tun, Rotbuch Verlag Berlin 2011, S. 135. Ditfurth beschreibt Fischer als Anhänger Ernst Jüngers, der Satz war kein Ausrutscher.

Im Auto freilich ist das Duell wesentlich alltäglicher und im Allgemeinen weder völkerrechtswidrig noch tödlich. Dass es gar nicht tödlich ist, lässt sich hingegen nicht sagen, denn die wirkliche Zahl der Unfälle mit Todesfolgen aus Autorennen ist eine unbekannte Dunkelziffer. Das Autorennen war seit dem »Motorsport« der 1920er Jahre die modernisierte Fortsetzung des Duells und ist es bis heute geblieben. Die illegalen Autorennen in Innenstädten sind nur seine neueste Metamorphose. Deutlich wird der Übergang in einem von vielen Autofilmen: »Kampf« von 1932. Der später in die DDR geflüchtete Manfred von Brauchitsch wird verfolgt von seinem Widersacher. Das Filmplakat lässt keine Zweifel am potentiell tödlichen Charakter dieses Duells, zumal Autorennen in der Zeit noch relativ mehr Todesopfer forderten als heute. In der automobilen Form des Deutschen Duells war eine starke Anziehungskraft, die die DDR glaubte, für sich nutzen zu können.

Tabelle 17: Autoquote nach Größe der Haushalte an der Anzahl ihrer Mitglieder gemessen, DDR 1988

Autobesitz nach Haushaltsgröße, 1988, Quelle: statistisches Jahrbuch	
Haushaltsgröße	**Autobesitz in Prozent**
1	21
2	51
3	63
4	69
5 und mehr	58

Abb. 85: Manfred von Brauchitsch 1932 im Film für Mercedes/Daimler Benz »Kampf« als Auto-Held im Auto-Duell; Elite Films Genf 1932.



Die für den »kleinen Mann« erreichbare Form war und ist die öffentliche Straße, und natürlich die Autobahn. 1956 druckte das »Neue Deutschland« einen Erfahrungsbericht von der westdeutschen Autobahn, der beweisen sollte, dass die eigenen Autos schneller fuhren als die von drüben und der ostdeutsche Mann seine Männlichkeit im Zweikampf beweisen konnte:

> »Dort, wo wir auf die Route von Hamburg nach Frankfurt stoßen, müssen wir wohl plötzlich zwischen lauter Weltmeister geraten sein. Das jagt und zischt und brummt aneinander vorüber, als müsse jeder Fahrer noch heute Abend in Monte Carlo melden. […] Wir weichen auf die Überholspur aus. AH 766516, der schwarze Opel Olympia Rekord wird 110 Stundenkilometer fahren. Wir brauchen gerade 115 km/h um ihn in wenigen Sekunden hinter uns zu lassen. […] Wir überholten dabei; ohne selbst ein einziges Mal überholt zu werden, insgesamt 35 Wagen; in jeder Minute also einen.«[138]

Wahrscheinlich war der Artikel eine Anerkennung für den neuen P240, Ulbrichts Mercedes-Äquivalent mit 140 km/h Höchstgeschwindigkeit. Mit dem Lob in der Staatszeitung wurde nicht nur das Auto, sondern diese Art von Maskulinismus anerkannt und somit der automobile Maskulinismus aus der Nazi-Zeit fortgesetzt. Zeitungsartikel, die Werbung machen fürs Rasen und Gewinnen von Zweikämpfen auf öffentlichen Straßen gab es in der Weimarer Republik nicht. Im Dritten Reich gab es sie nur in versteckter Form, offiziell sollte materialsparend gefahren werden. So plump und offensichtlich warb kein NS-Artikel für Duelle auf einer Reichsautobahn. Die DDR schloss hier an den NS-Topos vom solitären Geschwindigkeitsrekord auf der Autobahn an und verschmolz ihn mit dem Duell im Rennsport. Als dritte Zutat kam das »Volkswagenversprechen« hinzu, dass dieses Erlebnis nun erreichbar sei für jede und jeden, denn dieser Wagen war theoretisch allgemein käuflich zu erwerben. Was die Zeitung nicht schrieb, aber jeder wusste, war, dass das Auto sowohl viel zu teuer als auch ohne die richtigen Beziehungen unerreichbar blieb. Diese Art von Artikeln scheinen dann nicht mehr oft gedruckt worden zu sein. Spätestens als der Trabant 1960 den P240 ablöste, war an siegreiche Auto-Duelle auf Bundesautobahnen nicht mehr zu denken. Mit dem Zweitaktmotor hat das Land sich vom inner-deutschen Auto-Duell verabschiedet.

Es mag uns heute lächerlich erscheinen, aber selbst der kleine und schwach motorisierte »Trabi« wurde derart beworben. Sein wahrscheinlich erster Werbefilm zeigt ihn als friedlichen zivilisierten Kleinwagen. Natürlich wird es auf dem ersten Foto vom Familienvater gelenkt, die Frau auf dem Beifahrersitz, das Kind hinten. Dafür sehen wir viele Minuten lang in der Fabrik viele Frauen, die ihn montieren.[139] Wir sehen dann die technischen Spezifikationen und er wird angepriesen als komfortabel und praktisch. Soweit wirkt der Film nicht wie eine Fortsetzung des NS-Narrativs vom kriegerischen »Ritter der Motorisierung«. Doch zu seinem Ende nimmt der Film eine jähe Wendung, plötzlich fährt unser kleiner zivilisierter Trabi als Rennwagen über eine Staubpiste abseits der Straße, als gelte es nicht mehr zu sparen und ihn sorgsam zu pflegen, sondern um Sieg oder Niederlage im Kampf. Auf Feldwegen muss er sich plötzlich jenseits der

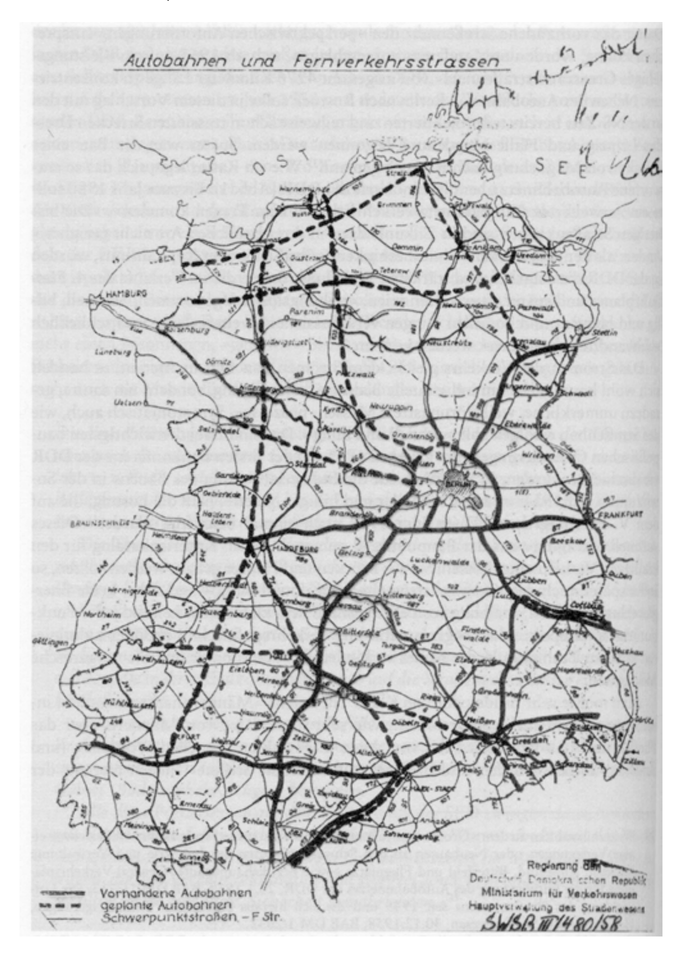
---

138 Neues Deutschland am 12. Februar 1956. In: Doßmann, S. 134.

139 VEB Sachsenring/Gerhard Jentsch, Werbefilm für den ersten Trabant P50, 7 Minuten, Zwickau 1959.

Zivilisation bewähren, und die Bilder mussten die Zuschauer*innen 1959 an Wochenschau-Aufnahmen von Nazi-Autos auf staubigen sowjetischen Straßen denken lassen. Zu sehen sind nun nicht ein, sondern zwei Wagen, womit abermals ein Duell inszeniert wird. Da der Trabbi mit 110 Spitze zu langsam war für ein Rennen auf der Autobahn, blieb hier nur die off-road-Variante als Ausweg. Doch dass es überhaupt ein Bedürfnis gab, ein so graziles und kleines Auto im Duell zu zeigen, ist abermals Indiz für das Fortbestehen älterer Traditionen.

Abb. 86: Karte der Autobahnen der DDR mit geplanten Neubaustrecken; Ministerium für Verkehrswesen/Hauptverwaltung des Straßenwesens der DDR, Berlin 1958/heute: Bundesarchiv.



Maskulinismus als Legitimationsressource

Die SED meinte, nicht auf den Maskulinismus der überwiegend männlich angesprochenen Arbeiterklasse verzichten zu können und natürlich waren ihre männlichen Mitglieder selbst davon betroffen.

Eine Absage an den gesamten Automobilismus wäre nicht weniger gewesen als eine Absage an eben die vom NS und dem 20. Jahrhundert geprägte Männlichkeit. Die Republik hätte einen Bruch wagen und ein klares Ziel für eine Transformation aufstellen müssen. Stattdessen mühte sie sich, mitzuhalten und stellte früh die nur durch Lügen aufrecht zu erhaltende Behauptung auf, sie würde es tatsächlich schaffen.

Wir wissen, dass Autofahren dem Führerscheinbesitz noch immer zu 2/3 auf Männer und 1/3 auf Frauen entfällt und dass der motorisierte öffentliche Verkehr hingegen wesentlich stärker von Frauen genutzt wird.[140] Indem die DDR auch den MÖV ausgebaut und flächendeckend sehr preiswert verfügbar gemacht hat, hat sie Bedürfnisse von Frauen erfüllt. Wenn wir jedoch den Aufwand, der für den MIV betrieben wurde, zum MÖV in Verhältnis setzen, ergibt sich eine große Ungleichheit der Berücksichtigung beider Bedürfnisse im Staatshaushalt. Je mehr die Waage sich in Richtung MIV neigte, desto mehr arbeitete die gesamte Volkswirtschaft für die Bedürfnisse einer automobilisierten Männlichkeit.

Der nicht beschrittene Weg

Spätestens mit Beginn der Öl- und Energiekrise Ende der 1970er Jahre hätte ein anderer Pfad eingeschlagen werden müssen. Der Stand der privaten PKW hätte bei zwei Millionen verharren und der Benzinpreis dem steigenden Weltmarktpreis angepasst werden müssen. Mit den eingesparten Mitteln für die weitere zwei Millionen Autos und vor allem ihr Benzin, wäre eine hervorragende Bahn wie in der Schweiz und Japan möglich gewesen. Statt den stinkenden ungarischen Ikarus-Bussen hätten bessere Modelle aus dem Westen importiert werden können und statt Mikrowelle und Viertakt-Trabbi hätten Fahrradtasche, Rollator und ebenerdiger Einstieg in Tram, Bus und Bahn erfunden werden können. Das alles ist nicht passiert, und es hätte sicherlich einen kleinen Aufstand der auf ihr Auto wartenden Männer provoziert. Um ihn nicht allein gegen die Regierung zu wenden, wäre ein Aufstand der Frauen und nicht-Autofahrer nötig gewesen. Vor allem Frauen und nicht-automobile Männer hätten das automobile Patriarchat offen in Zweifel ziehen müssen. Das alles jedoch wäre ein Ende der so gepflegten Harmonie der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) gewesen. Da die SED selbst das Resultat des Sieges der unkritischeren »Ost-Emigrant*innen« gegen die der Tendenz nach freidenkerischen »West-Emigrant*innen« war, gab es kein politisches

140 »Anteil der PKW weiblicher Halter«: 34 % vgl, Kraftfahrbundesamt 2020, https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Ueberblick_archiv/2019_bestand_node.html;jsessionid=DD30F98358A668FED404F93754810C23.live11292.

Subjekt für diesen Schritt.[141] Es bleibt das Gedankenexperiment, was aus einer innersozialistischen Revolution in der CSSR 1968 hätte werden können und was ein Aufstand der Frauen wie im westlichen 1968 erreicht hätte. Stattdessen hat die Republik bis zum letzten Atemzug (wie ihr Vorbild die UdSSR) auf das falsche historische Subjekt gesetzt: die hegemoniale und somit automobile Männlichkeit als einzige Repräsentation der »Arbeiterklasse«.

Scheitern

Peter Richter überliefert uns einen der letzten Monologe seines geschätzten Lehrers kurz vor dem Ende der Republik:

»Dort ging in einem blauen Kittel Herr S. auf und ab, und erklärte, warum es völlig in Ordnung sei, dass der neue Viertakt-Wartburg 30.000 Mark kostet. Ein Auto ist Luxus, das darf teuer sein. Brot ist ein Grundnahrungsmittel, das muss billig sein, deshalb wird Brot auch subventioniert, Wartburgs mit VW-Motoren dagegen nicht, Fragen? […]«

Richter und seine Freundin L sahen das als Jugendliche genauso:

> »L fand auch, dass ein Auto mehrere Jahresgehälter kosten sollte und ein Bröttchen 10 Pfennig. Alles andere wäre gegen jede menschliche Vernunft.«
> »Aber der Abschied von der Ideologie des Zweitaktmotors war damit eingeleitet. Der Zweitaktmotor war in jenem Land so sakrosankt wie der Führungsanspruch der SED. Dass jetzt hier Viertakter verbaut wurden, hätte einem im Grunde schon Symbol genug sein müssen, für das nahende Ende. Aber wir sahen das trotzdem nicht. Wir freuten uns auf Porschemotoren für Trabant.«[142]

Die vielen offenen NS-Zitate aus der Autoliteratur der BRD hatten kein Pendant in der DDR. Die Autobahnen waren nicht symbolisch aufgeladen, dass daraus die zweite Nationalhymne wie die von »Kraftwerk« werden konnte.[143] Die schlechten Straßen und das große Angebot an preiswertem öffentlichem Verkehr haben das private Auto gebremst, aber der »Geschwindigkeitsvirus«, wie Gietinger ihn nennt, ließ sich nicht eindämmen und hatte schon früh die Staatsspitze selbst infiziert. Auch irrte Herr S., denn das Benzin war subventioniert.

Wahrscheinlich befriedigte das erste Auto die Status-, Rausch-, und Bequemlichkeitsbedürfnisse der überwiegend männlichen Besitzer für einige Jahre. Aber die Nachfrage wuchs nicht nur nach mehr, sondern auch nach stärkeren und größeren Autos. Dass die Republik daran gemessen wurde, zeigt ein Zufallsfund aus der einzigen Umfrage zu Neo-Nazismus von 1988. Die 11 Prozent der Jugendlichen, die der Aussage »Der

141 Arbeitskreis der Naturfreundejugend Berlin: Stalin hat uns das Herz gebrochen, Antisemitismus in der DDR und die Verfolgung jüdischer Kommunist*innen, Edition Assemblage Verlag: Münster 2017.

142 Peter Richter, 89/90, S. 91f.

143 Vgl. Melanie Schiller, Fun on the Autobahn.

Faschismus hatte auch seine guten Seiten« zustimmten, gaben als Gründe an: die Autobahn, die Vielfalt an Motorrädern und PKW, das Ende der Arbeitslosigkeit bei Hitler.[144]

Die für die Hälfte der Bevölkerung ausreichend vorhandenen Autos reichten nicht als Männlichkeits-Prothesen im Vergleich mit den »Westautos«. Die symbolische Zweitrangigkeit noch hinter der CSSR, die Skodas mit Viertaktmotor bauen durfte, scheint die Intention der Sowjetunion gewesen zu sein und wurde auch so empfunden. Die vielen, die sich trotz des 8. Mais als Feiertag und allgegenwärtigem Antifaschismus nicht an Stalingrad und Auschwitz erinnern wollten, hatten natürlich kein Verständnis für solche Zumutungen. Auch war das »Herrenmenschentum« des gewöhnlichen Deutschen keineswegs so überwunden wie offiziell dargestellt.[145]

In einem Foto ist eine symbolträchtige Szene festgehalten. Am letzten Tag des Untergangs der DDR, dem 3. Oktober 1990, steht eine Menschenmenge in Ostberlin um einen DDR-Oberklassewagen, einen Wartburg mit Zweitaktmotor. Der Wagen wird mitsamt einer Flagge der DDR verbrannt. Das Nummernschild zeigt 9 – 11. Das bedeutet den 9. November als Tag der Maueröffnung 1989 und – bewusst oder unbewusst – den Pogrom 1938 und die Revolution 1918.

Schon in der Nacht vom 2. auf den 3. Oktober haben west- und ostdeutsche Neonazis ihre Einheit vollzogen mit zahlreichen Brandanschlägen auf (von Linken) bewohnte Häuser. Im nationalistischen Geist des historischen Momentes weigerten sich die (West-)Massenmedien zu berichten und die Episode wurde nie allgemein bekannt.[146]

---

144 Willfried Schubert, DDR, 1988, damals verboten und nicht publiziert, heute ebenfalls nicht verlegt.

145 Vgl. Interview mit Jutta Harnisch 2020.

146 Vgl. www.derzweiteoktober1990.de.

Postsozialismus (1990 –)

»Die Geschichte wiederholt sich nicht, und doch verwirklicht sich in ihr ein Wiederholungszwang.« *Mitscherlichs 1967*[1]

»Es würde betoniert werden, mehr als Z. sich vorzustellen wagte, es würde Beton in unser Land gegossen werden, bis jede alte Hitlerautobahn wieder als strahlend weißes Band in der Landschaft lag. Es würden Häuser in unsere Städte gebaut werden, die hässlicher, engherziger, dümmer aussehen würden als alles, was je gebaut worden war, aber die Älteren würden es schätzen, weil es neu war und sauber. Unsere Schmuddelecken würden verschwinden, Feldwege würden, wie im Westen, asphaltiert sein, und die alten, grauen Häuser würden mit Farbe zugeschmiert werden wie die Mädchen an der Straße jenseits der Grenze. Wir konnten das ahnen, wir hatten den Westen gesehen, besuchsweise, und es machte uns jetzt schon krank, dass wir auch noch Danke sagen sollten dafür.«[2] Peter Richter, 89/90

Die Länder des Sozialismus sowjetischer Art waren 45 bis 70 Jahre Teil einer zusammenhängenden politischen, sozialen und wirtschaftlichen Weltgesellschaft. Auch nach dem Ende dieses Sozialismus waren ihre Wege, Hoffnungen und Katastrophen ähnliche, insbesondere in Zentraleuropa, wo die Kulturen nicht weit voneinander entfernt sind. Die Forschung spricht daher von den Gesellschaften des Postsozialismus.[3] Als solche ist auch das heutige Ostdeutschland, sowohl den Herbst 1989 als auch die »postsocialist condition« mitdenkend, besser verständlich. Die Auswirkungen reichen bis in die Gegenwart und betreffen natürlich Auto und Autobahn. Dieses Kapitel wird daher den Eigenheiten des deutschen Ostens mit einigen Verweisen auf Osteuropa nachgehen, um die anhaltend hohe Legitimität für Straßenbau und Auto-freundliche Städte zu erklären. Ein Blick auf eine Karte Europas lässt auch ohne Schwierigkeit erkennen,

1 Mitscherlich 1967, S. 64, in: initiative not a love song, S. 71.

2 Peter Richter, »89/90«, btb Verlag, München 2015, S. 407.

3 Christopher Hann, Postsozialismus: Transformationsprozesse in Europa und Asien aus ethnologischer Perspektive, Frankfurt a.M. 2002.

dass alle Städte, die das Auto jetzt oder bald hinauswerfen und fast alle Proteste gegen Autobahnbau im ehemaligen »Westen« liegen. Im gesamten postsozialistischen Raum hingegen gibt es – vielleicht mit Ausnahme Rumäniens – nichts Vergleichbares.

Seit dem Kampf um den Dannenröder Wald und den Bau der Autobahn 49 mit den Massenprotesten im Herbst 2020 sind in ganz Deutschland Wälder besetzt worden, um Autobahnen zu verhindern. Nur ein Wald wurde in Ostdeutschland besetzt, bei Seeburg in der Nähe von Dessau in Sachsen-Anhalt. Nur dort gab es Angriffe von vermeintlichen Neonazis auf die Klimaschützer*innen, unter anderem mit einer Rohrbombe und durch eine Person in einer Ku-Klux-Klan-Robe.

Das kam nicht überraschend. Nicht nur ist die Neonazi-Szene im ländlichen Raum des Ostens stark und gewaltbereit. Auch herrscht eine stärkere Abneigung gegen Umweltschutz und Umweltproteste vor als im Westen.

Die Mischung aus populärer Abneigung gegen Umweltschutz und Neonazi-Präsenz führt dazu, dass Klimaschütz*innen, die es natürlich so gut wie im Westen gibt, seltener offen auftreten und sich, wenn sie es tun, einer gewissen Selbstzensur unterwerfen. Dies lässt sich gut bei den Protesten gegen den Kohlebergbau in Lausitz und Rheinland vergleichend beobachten.[4]

Das autoritär-völkische Milieu als Normalität

Warum haben Autobahnen im Osten eine höhere und Proteste eine so viel niedrigere Legitimität? In einigen Interviews an der Trasse der geplanten Autobahn 143 bei Halle konnte ich feststellen, dass viele Anwohner*innen, deren Haus, Terrasse und Garten nur wenige hundert Meter ungeschützt neben der Autobahn liegen würden, diese sehnlichst herbeiwünschten. Es gibt freilich in jeder Region verschiedene Meinungen über Tagebaue und Autobahnen. Aber wo begrüßt eine Mehrheit einen Bau, der Lebensqualität und Verkaufswert des *eigenen* Hauses ruiniert? Selbst die Chef-Lobbyisten der Autobahn würden sie doch überall loben, außer gerade vor der eigenen Haustür! Der Besitzer der Baufirma, die an dieser Autobahn große Aufträge bekommt, wohnt bekanntermaßen im schönen Saaletal, weit genug entfernt, um sie weder hören noch sehen zu müssen. Das wird wahrscheinlich auf alle Villen-Besitzer*innen zutreffen, in deren Auftrag den Anwohner*innen die geringen Nebenwirkungen und die hervorragenden Schallschutzwände per Info-Veranstaltung und Lokalpresse schmackhaft gemacht werden.

Die Waldbesetzung »Moni bleibt« bei Seeburg berichtete von erstaunlich vielen Autobahngegner*innen, die sich langsam herauswagten, während es sie in der Lokalzeitung gar nicht zu geben schien. Die Gruppe der völkisch-national Autoritären steht in der Tradition des »gefrorenen Diskurses« der Reichsautobahn. Da die Autobahn für sie den Willen der als homogen und widerspruchsfrei imaginierten arisch-deutschen »Volksgemeinschaft« ausdrückt, darf es weder Widerspruch noch eine Debatte um Für und Wider geben. Wo es doch einen Widerspruch gibt, muss er unterdrückt werden,

---

4 Unter anderem wurde Ende Gelände von einer Delegation aus Lausitzer Umweltgruppen für 2016 ausgeladen, da man die damit erregte Stimmung in der Region mehr fürchte als den fortschreitenden Tagebau. Im Rheinland hingegen wurde das Bündnis von lokalen Umweltgruppen als willkommener Alliierter begrüßt.

oder als völlig minoritär oder als Position eines Feindes/Feindin disqualifiziert werden. Die Autobahn gehört für diese Gruppe zur Idee eines nationalistischen, völkisch-rassistischen und homogenen Landes. Wo viele gewöhnliche Menschen in Deutschland nur ein fernes Halbwissen haben, dass es da eine Verbindung von Hitler und Autobahn gegeben haben soll, wissen diese Menschen es sehr gut und bejahen sie daher umso mehr. So offen wird es in der Öffentlichkeit nicht gesagt, aber in den Facebook-Diskussionen und online Blogs lässt man keinen Zweifel, wo man selbst steht und wo der Feind. Die Attribute, die den als Feinden konstruierten Autobahngegner*innen angehängt werden, stehen überwiegend in der Tradition der NS-Feindbilder.

Die Gruppe der völkisch-autoritären trägt dazu bei, Autobahnprojekte im medialen Diskurs als allgemein gewollt erscheinen zu lassen, da Gegner*innen oft zum Schweigen gebracht werden. Die Lokalpresse wirkt hier meist noch verstärkend und nicht mäßigend.[5, 6] Den Klimawandel brachte sie im Untersuchungszeitraum von 18 Jahren nicht mit der Autobahn in Verbindung.[7] Stattdessen wurden Arbeitsplatzwunder und das Versprechen auf Stau-Entlastung in Artikeln wiederholt, die teils so ähnlich sind, dass es scheint, die Redakteur*innen hätten manchmal nur das Datum geändert. Im öffentlich-rechtlichen Rundfunk (MDR) sieht es wenig besser aus.[8]

Die kriminellen Machenschaften der Autokonzerne und der klima-kriminellen *Carbon Majors* sind im lokalen Mediendiskurs fast nicht existent, zusammen mit der Autobahn werden sie *nie* erwähnt. Somit herrscht eine Kultur der Schuldumkehr vor.[9] Auf dieser Basis entstand ein gesellschaftliches Klima, in dem Klimaschutz als illegitim erschien und die Autobahn als absolut legitim. In diesem gesellschaftlichen Klima kam und kommt es zu den Neonazi-Anschlägen und der Stärkung des entsprechenden Milieus der völkisch-nationalistisch Autoritären.

---

5 Mitteldeutsche Zeitung, Angriff gegen A-143 Gegner?, 19.6.108.

6 Hans Francke, Leserbriefe pro und kontra Autobahn 143, in: Mitteldeutsche Zeitung, 23./24.6. 2018.

7 114 Artikel, die online unter dem Stichwort Autobahn oder A-143 auffindbar waren, sowie eine von der Bürgerinitiative annähernd vollständige, zusammengetragene Auswahl von nur-print-Artikeln wurden untersucht. Der Zeitraum reicht von 2001 bis 2019.

8 Ich hatte selbst mehrmals die zweifelhafte Freude, interviewt zu werden. Kritische Aussagen zur Autobahn wurden nicht gesendet. Übrig blieb meist ein Satz, wie »Wir werden Klage einreichen«. Aus dem Off-Kommentar hingegen wurden bis ins Detail die Vorzüge der Autobahn angepriesen. Eine Untersuchung der online verfügbaren Fernsehbeiträge im Jahr 2019 erbrachte kein von der Zeitung abweichendes Ergebnis.

9 »Klima-kriminell« ist meine Übersetzung des gebräuchlichen Wortes »climate criminals«.

In der Ideologie der »neuen Rechten« hat die Anti-Ökologie einen festen Platz.[10, 11] Viel zu wenig beschäftigt sich jedoch die Öffentlichkeit in Europa mit den Geldgebern und Hintermännern (bisher nur Männer), die Klimawandel-Leugnung, fossile-Energie-Fürsprecher und neu-rechte Parteien finanzieren.[12, 13]

Gefrorener NS-Diskurs in Justiz und Politik

Die deutsche Justiz ist eine Bastion des Autobahnbaus, denn sie hat von 1933 bis heute noch *nie* den Bau einer Autobahn final nicht genehmigt. Bisher ist jede Autobahn gebaut und genehmigt worden, was nichts anderes heißt, als dass die Gerichtsprozesse eine Farce sind und es gegen Autobahnen in der Bundesrepublik kein wirksames Umweltrecht gibt.

Einzelne Topoi des gefrorenen NS-Diskurses fanden sich im Gerichtssaal selbst. So sagte der vorsitzende Richter des 9. Senats des Bundesverwaltungsgerichtes zum Kläger am Hauptverhandlungstag sinngemäß, dass er dann ja vielleicht auch einmal über die Autobahn werde fahren können.[14] War das Drohung, gleich zu Beginn der Verhandlung, war es Hohn, oder war es sogar Besänftigung und Entschuldigung vor sich selbst, weil das Ergebnis längst für den Richter feststand? Wie wir im Kapitel acht gesehen haben, ist das Motiv der magischen Verwandlung von Autobahn-Gegner*innen

---

10 Achim Brunnengräber, Klimaskeptiker im Aufwind. Wie aus einem Rand- ein breiteres Gesellschaftsphänomen wird, in: Bausteine der Energiewende, Springer 2018. Reusswig Eichenbauer, Lass Meyer-Ohlendorf, Bürgerinitiativen gegen Windkraftanlagen und der Aufschwung rechtspopulistischer Bewegungen Bausteine der Energiewende, Springer 2018.
Kirsti M. Jylhä, Clara Cantal B., Akrami A. Nazar, Taciano L. Milfont, Samantha K. Stanley, et al. Dimensions of social dominance and their associations with environmentalism. Personality and Individual Differences. No 107, 2017, S. 228-236.
Kirsti Häkkinen, and Akrami Nazar, »Ideology and climate change denial, In: Personality and Individual Differences 70 (2014): 62–65. Taciano Milfont et al., Socio-structural and psychological foundations of climate change beliefs. New Zealand Journal of Psychology Vol. 44, No. 1, March 2015.

11 Peter J. Jacques, Riles E. Dunlap & Mark Freeman, The organisation of denial: Conservative think tanks and environmental scepticism, Environmental Politics, 2008, 17:3.
Kostas Gemenis, Alexia Katsanidou, Sofia Vasilopoulou, The politics of anti-environmentalism: Positional issue framing by the European radical right, Paper prepared for the PSA Annual Conference, 3–5 April 2012, Belfast.
Aaron M. McCright, Riley E. Dunlap, and Sandra T. Marquart-Pyatt, Political ideology and views about climate change in the European Union, In: Environmental Politics No. 25, 2016.

12 Susanne Götze, Die Klimaschmutzlobby: wie Politiker und Wirtschaftslenker die Zukunft unseres Planeten verkaufen, München 2020.

13 Riley E. Dunlap et al. A Sociological View of the Effort to Obstruct Action on Climate Change, in: Footnotes, Vol. 49, 2021, https://www.asanet.org/sociological-view-effort-obstruct-action-climate-change.

14 Gedächtnisprotokoll des Autors, der anwesend war.

in Befürworter*innen fester Bestandteil des NS-Diskurses gewesen. Im Zentrum stand damals wie noch heute die Enteignung von Grundstücken.[15]

Auch das NS-Motiv der irrationalen Versöhnung von Widersprüchen zwischen Naturschutz und Autobahn findet sich häufig in Presse und Politik, am gelungensten von einer Spitzenkandidatin von B90/Grüne: Sie meinte, die Autobahn sei »natürlich sinnvoll […] aber der Naturschutz darf darunter nicht leiden.«[16] 1938 klang das so: »Und der Bach, hier plätschert er […], nur daß sein Rauschen ein wenig lauter erklingt im weiten, runden Hall der Brücke.«[17]

Während im NS wenigstens noch ein viel zu schwacher Grund (Echo des Baches) geliefert wurde, warum Autobahn und Naturschutz bestens vereinbar sein sollten, kommt die Gegenwart ganz ohne Gründe aus. Weder die Kandidatin noch die dutzenden Pressemitteilungen der Industrie und Handelskammer oder die Autobahn-Jubel-Artikel der Presse erklären sich. Das ist ein Rückschritt hinter die 1930er Jahre, wo wenigstens (wenig glaubhafte) Gründe geliefert wurden, aber immerhin wurden sie geliefert.

Die Methode des höchsten deutschen Gerichtes über Autobahnen ist eine andere. Man geht in wissenschaftliche Details über Stickstoff und Biotope und nötigt die Kläger*innen zur immer neuen Gutachten. Was jedoch nie in Zweifel gezogen wird, ist die grundsätzliche Möglichkeit, eine Autobahn durch ein Naturschutzgebiet bauen zu können, ohne es zu schädigen. So erklärte das Gericht, die Autobahn 143 können ein FFH-Gebiet zerschneiden und dennoch bestehe »kein vernünftiger Zweifel«, dass es zu einer ökologischen Verschlechterung komme.[18] Das mag haarspalterisch erscheinen aber ist tatsächlich sehr wichtig. Der europäische Gerichtshof und das EU-Umweltrecht erlauben einen Eingriff in ein FFH-Gebiet auch nicht, wenn es nur zu 0,1 Prozent geschädigt würde. Das Gericht muss also den Beweis führen, dass ein Biotop zu 100 Prozent intakt bleibt. Eine solche Behauptung ist nichts anderes als die Fortsetzung des Irrationalismus des gefrorenen Diskurses.

Auch die Beschwörung der Arbeitsplätze ist eine NS-Kontinuität und in Ostdeutschland unvermeidlich. Der Ministerpräsident von Sachsen-Anhalt, Reiner Haseloff, taxierte sie ohne zu zögern auf »viele Zehntausend« – wegen einer Autobahn von dreizehn km Länge.[19] An den hochautomatisierten Baustellen im Danneröder Wald, in Berlin oder bei Halle sind kaum je 100 Bauarbeiter auf einmal zu sehen. Präzise Zahlen werden wohlweißlich nicht vorgelegt. Die faktenunabhängige Übertreibung der Arbeitsplätze

15 »So wird der bodenständig widerstrebenden Gutsherrin versprochen, dass am Ende auch Sie und Ihr Betrieb einbezogen werden wird, und so werden Sie auch einmal von Ihren Schulden loskommen.« Heinz Oskar Wuttig (Anm. 104), S. 21, in: Schütz 1984, S. 98.

16 Ines Brock, Sptizenkandidation von B80/Grüne, In: Mitteldeutsche Zeitung, Millionen für Lückenschluss, 14.3.18.

17 Georg A. Oedemann (Anm. 104), S. 142., In: Schütz 1984, S. 99.

18 Urteilsbegründung des BverG vom 26.11.2019 zum Urteil vom 12.6.2019, https://www.bverwg.de/de/120619U9A2.18.0.

19 Haseloff im Gespräch mit der Demonstration »Spatenstich? Wir buddeln zurück!« gegen den Baubeginn der A143 bei Schiepzig bei Halle/Saale am 3.12. 2019. Protokoll von Marco Gegerle und mir.

– von der Verdopplung bis zur Verzwanzigfachung in die Millionen – begann, wie wir gesehen haben, 1933 (Kapitel 6 und 8).[20]

Mentalité du colonisé

Schon die späte DDR war von einer kolonialen Mentalität geprägt, die mit der »Wende in der Wende« – dem Wechsel vom Ziel der besseren DDR zu ihrer Auflösung – Ende 1989 und Anfang 1990 ihren Höhepunkt erreichte. Dafür stimmten nur fast die Mehrheit von 48 Prozent. Eine richtige Mehrheit von 51 Prozent stimmte erst zwei Jahre später der Frage zu, ob der Prozess der »Einheit« eine Art Kolonialisierung des Ostens sei. Andre Holm hat zuletzt darauf hingewiesen, dass allein die Bezeichnung der Ex-DDR als »Neue Länder« den »kolonialen Geist« der Besitznahme einer »Sonderzone« mehr als deutlich macht.[21] Zwei Sozialwissenschaftler der (Ost)Berliner Humboldt Universität hatten der Epoche schon Anfang der 1990er Jahre den provokanten Namen »Kolonialisierung des Ostens« gegeben. Mir ist bewusst, dass der Begriff der Kolonialisierung übertrieben ist und ich möchte die Grausamkeiten der »echten« Kolonialisierung der nicht-europäischen Welt durch Europäer nicht verniedlichen. Die Diskriminierung von Ost- durch Westdeutsche spielt in einer ganz anderen Liga. Dennoch halte ich den Begriff für passend, weil es erstens keinen besseren gibt und zweitens, weil der Begriff nicht zwangsläufig auf Genozid hinausläuft. Es gibt auch mildere Formen als Teil einer Vielzahl von Kolonialisierungen. Der Begriff »internal colonialism« wurde in der Sozialwissenschaft in Großbritannien ebenfalls schon genutzt, um das Verhältnis von Schottland und Wales zu England und London zu beschreiben.

Der Sieg des Westens 1989/90 und die Kapitulation der sozialistischen Staaten resultierte umgehend in einer Explosion der Anzahl der Autos, in der Substitution der alten Ostwagen durch gebrauchte Westwagen und in einem schnellen Anstieg des Autobahn- und Straßenbaus. Die Strafen wurden auf West-Niveau abgesenkt und die gefahrenen Geschwindigkeiten und die allgemeine Rücksichtslosigkeit der Stärkeren nach oben, auf westliches Niveau, angepasst. Das östliche Europa übernahm den Automobilismus fast überall als erste »Errungenschaft« des Westens.

In Deutschland kommt noch eine Besonderheit dazu. Die BRD hatte durch Helmut Kohl versprechen lassen, es würde allen besser und keinem schlechter gehen. Fast die Hälfte (48 %) hatte das in der Wahl am 18. März 1990 geglaubt und für die AfD gestimmt (Allianz für Deutschland).[22] 43 Prozent war skeptisch und wünschten kein abruptes und vollständiges Verschwinden der DDR, und gehören, so Klaus Wolfram, noch heute zum progressiven Teil des ostdeutschen Elektorats. Als dann schon Ende 1990 und noch mehr in den kommenden zwei oder drei Jahren sehr deutlich wurde, dass es durchaus vielen

---

20 Bei der Eröffnung Berlin – Magdeburg, 1936 steigerte Ley sich in einer Rede von hunderten zu tausenden und schließlich 20.000. Und ab und zu griff Hitler im Schwung der Rede die »Millionen« Arbeitsplätze im Autobahnbau auf.

21 Vgl. Allensbach, in:. Fritz Vilmar,/Wolfgang Dümcke (Hg.), Kolonialisierung der DDR: kritische Analysen und Alternativen des Einigungsprozesses, Münster 1996 und Holm, Andre. Parakoloniale Sonderzone. Ökonomie und Machtverhältnisse in Ostdeutschland.

22 Die AfD hatte drei Mitglieder, Ost-CDU, DA Demokratischer Aufbruch, Deutsche Soziale Union DSU.

auch schlechter ging und nur manchen besser, wuchs der Rechtfertigungsdruck und traf besonders das aus dem Westen in den Osten importierte Spitzenpersonal.[23] Es galt, irgendetwas vorweisen zu können, dass wie eine der angekündigten »blühenden Landschaften« aussah.

Bekanntlich etablierte sich die zweite Reihe des Personals in Politik, Wirtschaft, Medien, Wissenschaft und Verwaltung aus dem Westen recht schnell im Osten, dort jedoch in erster Reihe. Sie fiel damit im Westen niemandem zur Last und war zufrieden. Selbst ewige Gegner*innen der BRD machten überraschend schnell ihren Frieden mit ihr.[24] Schließlich gewinnt man nicht alle Tage den Kalten Krieg, und viele wollten dann doch lieber auf die Gewinnerseite wechseln. Das wollten viele im Osten auch, bloß es gelang seltener. Ich werde im Folgenden diese Thesen erläutern:

1) Der Osten steckte in den 1990ern für die meisten seiner Bewohner*innen, bei allen neuen Chancen, doch in einer tiefen Krise der Unsicherheit und Abstiegsängste.
2) Die verbreitete Stimmung changierte zwischen der neu gewonnenen Freiheit, erniedrigender Kapitulation und oft beklagten Bürgerlichkeit zweiter Klasse.
3) Autobahnen und Autos wurden als Erfolg »verkauft«.
4) Die Autoflut ermöglichte überwiegend den Männern eine Kompensation ihrer realen Deklassierungserfahrungen und neuer Lebensrisiken.
5) Die Deklassierung war für Frauen objektiv stärker als für Männer.
6) Es kam zu einer Verstärkung von patriarchalen Strukturen, sowohl juristisch und staatlich forciert (§218), als auch in den Familien, Beziehungen und Subjektivitäten selbst.
7) Das wenig patriarchale Mobilitätsregime der DDR wurde schnell ersetzt durch das patriarchale System der BRD.
8) Die allgemeine Re-Patriarchalisierung ging einher mit der forcierten Einführung des westlichen Automobilismus.
9) Die schnelle Überformung und Anpassung der Gesellschaft der ex-DDR wurde der BRD erleichtert durch einen kollektiven Minderwertigkeitskomplex und verdrängte Schamgefühle.

Zum Gefühl des Ostens, betrogen worden zu sein, gehört die schicksalhafte Wahl vom 18. März 1990. Der Termin wurde ohne Begründung plötzlich um zwei Monate vorverlegt, womit die neue Verfassung für die DDR keine Wirkung mehr haben konnte und den vielen neuen Parteien, von denen das Bündnis 90 nur eine war, zu wenig Zeit blieb, sich noch vorbereiten zu können. Auch würde es heute als unerlaubter Eingriff bemängelt werden, wenn ein anderer Staat, der die BRD ja noch war, sich durch Wahlkampfpersonal, selektive Geldspenden an eine Partei (Ost-CDU) und Auftritte seines Staatsoberhauptes (Kohl) sowie kostenlos verteilte Zeitungen (BILD), die wiederum selektiv Werbung machen für einen Kandidaten (Kohl), in einen Wahlkampf einmischte. Auch wird den meisten AfD-Wähler*innen nicht klar gewesen sein, dass die Summe der

23 Vgl. Conrad Kunze, Die postsozialistische Transformation der deutschen Elite.

24 Vgl. Jutta Ditfurth, Krieg, Atom, Armut, Was sie reden, was sie tun: die Grünen, Rotbuch Berlin 2011.

vorgeschlagenen Maßnahmen auf eine Art Kolonialisierung hinauslief. Die wenigsten Menschen lesen Wahlprogramme.[25]

Reaktionäre Kompensationen: Rassismus, Patriarchat, Automobilismus

Der Zorn über all dies richtete sich nur in seltenen Fällen an die richtigen Adressat*innen. Nur die Bergarbeiter*innen des Kalibergbaus streikten gegen die Abwicklung durch die Treuhandanstalt und marschierten nach Berlin. Sie trafen aber auf keine aktive Unterstützung und das ganze brach in sich zusammen, wurde eher noch ein Trauerspiel, da auch dieser Zorn sich am Ende in Petitionen, freundlichen Gesuchen und einem erfolglosen Hungerstreik erschöpfte. Wenn die Wut handgreiflich wurde, dann gegen Schwächere. Sündenböcke waren, wie allgemein bekannt, Asylbewerber*innen, ethnische Minderheiten (aus Vietnam und Mosambik) und wer sonst als nicht-westlicher »Ausländer« angesehen wurde. Ausgeführt wurden die Angriffe von der Minderheit der Neonazis, mit stummer Duldung durch einen gewissen großen Teil der Bevölkerung und indirekte Befeuerung durch die neuerdings weit verbreitete Bild-Zeitung.[26] Die in der DDR unterdrückten »Faschistischen Hypotheken« eines Teils der Bevölkerung brachen sich nun ganz offen Bahn.[27] Der erste Sündenbock waren die Mitarbeiter der Stasi, doch die waren schnell verbraucht und vor allem im Alltag schlecht als solche zu erkennen. Es folgte die Gewalt gegen alle, die links aussahen oder es waren, schon 1990. Als auch das nicht mehr ausreichte, kam es ab 1991 zu den bekannten Pogromen gegen Asylant*innen-Heime und alle, die als Ausländer*innen betrachtet wurden. Die Feindbilder dieses staatlich geduldeten Straßenterrors entsprachen ungefähr denen von Hitler-Deutschland. Wer dort nicht zur »Volksgemeinschaft« gezählt hat, lebte in den 1990er Jahren gefährlich, wer konnte

25 Natürlich hat die »Allianz für Deutschland« dies nicht angekündigt, sondern sich im Gegenteil mit dem Bündnis »Demokratischer Aufbruch« einen vermeintlichen Garanten für eine gewisse ostdeutsche Eigenständigkeit ins Boot geholt. Für diesen war eine unbekannte Person im Haus der Demokratie aktiv, jedoch laut dem Bürgerrechtler Klaus Wolfram vor allem am Kopierer tätig: Angela Merkel.

26 Wenn keine »Ausländer« da waren, umso mehr als die Gastarbeiter aus den »Bruderländern« ab 1990 von der BRD abgeschoben wurden, nahm der Mob Linke als Ersatzsündenböcke. Abermals in der Erinnerung von Peter Richter:
»Ins Gas, krakeelten die zum Beispiel, ins Gas mit dir, du linke Sau! Rief einer, kein Witz, vielleicht dreizehn Jahre alt, und meinte: mich!« Peter Richter, S. 209.
Zuvor hatte der Hass im Fußball ein Ventil gefunden, dass scheinbar bald nicht mehr ausreichte, aber den Faschismus schon in sich trug:
»Wenn die Biften [Berliner FC, Ostberlin] bei uns waren, sangen die manchmal, wir ham Bananen./ Und ihr nicht. Oder sie bewarfen die Leute mit Südfrüchten. Sie hatten ja recht, und das machte die Leute halt irre vor Hass. Darf ich, heute wenigstens, zugeben, dass ich heimlich, ganz ganz heimlich, sogar eine leichte Sympathie für die hegte, wegen solcher Sachen? Und weil den unseren [Dynamo Dresden] dann immer nichts Besseres einfiel, als Juden-Berlin zu rufen.« Ebd., S. 96.

27 »Ein Idiot in Schimmeljeans hinter uns skandierte, für die Sachsen SGD [Sportgemeinschaft Dresden], für die Preußen Zyklon B.« […] Ein hagerer Anorakmann vor uns schaute sich scharf um und machte innerlich Notizen.« Ebd., S. 25.

ging weg. Wer blieb, organisierte den Selbstschutz oder versteckte sich. Die staatlichen Stellen aus dem Westen taten in den allermeisten Fällen wenig oder gar nichts, sodass sich die Mörder*innen ermutigt fühlten. Statt sich durch Ausstieg aus der Szene dem Gesetz zu entziehen, stieg der Grad der Organisierung bis hin zum NSU. So ist das giftige Erbe aus westdeutschem Staatsversagen und ostdeutschem Mob der 1990er Jahre zu einer Hypothek geworden, die heute das ganze Land belastet.[28, 29] Aus der Sündenbockkultur über die enttäuschende Wiedergeburt der Nation wurde die Faschisierung der 1990er Jahre und daraus wiederum die Unterwanderung der Sicherheitsbehörden bis in die Gegenwart mit ihren Neonazi-Netzwerken und Tag-X-Gruppen. Die vereinigte Linke (VL) (mit einem Sitz in der letzten Volkskammer) fuhr nach Rostock-Lichtenhagen, um sich mit westdeutschen Antifaschist*innen zwischen Mob und Wohnheim der Vietnames*innen zu stellen. Laut Augenzeugen vertrieben sie kurzzeitig die ost- und westdeutschen Neonazis, bevor sie von der westdeutschen Bundespolizei daran gehindert wurden.[30]

Re-Patriarchalisierung

Die zweite Kompensation war die geschlechtsspezifische symbolische und praktische Erniedrigung der Hälfte der Bevölkerung. Frauen verloren ihre Arbeit zuerst. Zwei Drittel der Arbeitslosen im Osten waren 1991 Frauen, zuvor gab es faktisch keine ungewollte Arbeitslosigkeit.[31] Sie verloren zahlreiche Rechte, unter anderem das auf legalen Schwangerschaftsabbruch, auf einen garantierten Kita-Platz, eine Wohnung, und, wie Kirsten Ghodsee für alle post-sozialistischen Länder zeigte, auch einen großen Teil Lebenslust und Selbstvertrauen.[32] Davon hatten die Männer nichts, außer eben das

---

28 In Halle wurden Asylbewerber*innen und der geistig Behinderte Jörg Danek von Neonazis totgeschlagen. Meines Erachtens waren es wesentlich mehr als offiziell oder selbst von Antifa-Gruppen registriert, weil in den 1990er Jahren vieles durcheinander ging und die staatlichen Stellen in keiner Weise ihre Aufgaben erfüllten. Vgl. https://deathincustody.noblogs.org/recherche und https://www.belltower.news/die-liste-193-todesopfer-rechtsextremer-und-rassistischer-gewalt-seit-1990-36796/.

29 An die wenigsten dieser ca. 200 Mordopfer wird heute überhaupt irgendwo gedacht oder erinnert. In Berlin kämpfte eine Initiative jahrelang für eine Silvio-Meier-Straße und hatte schließlich Erfolg damit. Aus meiner eigenen Jugend kann ich mich nicht erinnern, in den 1990er Jahren irgendwo die Polizei im öffentlichen Raum wahrgenommen zu haben, oder gar als Schutz gegen solche Bedrohung. So präsent sie heute im Danneröder Wald oder in Stadtvierteln ist, deren Einwohner*innen sich gegen Spekulation und Verdrängung wehren, so abwesend war sie im Osten der 1990er Jahre: nicht zu sehen, nicht zu hören und weder gefürchtet noch respektiert. Sicherlich nicht nur deshalb, aber auch wegen des völligen Fehlens staatlichen Handelns wurde ein großer Teil der Jugendkultur von »den Faschos« und in manchen Landstrichen und Stadtvierteln auch das faktische Gewaltmonopol auf den Straßen und Plätzen übernommen. Vgl. Manja Präkel, Als ich mit Hitler Schnapskirschen aß, Verbrecher-Verl., Berlin 2018

30 Vgl. die Beiträge dazu im Telegraph 1990 – 1992.

31 Im Statistischen Jahrbuch der DDR existierte die Kategorie ungewollter Arbeitslosigkeit nicht. Es liegen keine Indizien vor, dass diese gelogen gewesen wäre.

32 Vgl. Kirsten Ghodsee, Why Women Have Better Sex under Socialism and Other Arguments for Economic Independence, Bold Type Books, 2019.

Privileg, keine Frauen zu sein. Ghodsee kam zu dem Schluss, Frauen in den postsozialistischen Ländern hätten heute wesentlich weniger Freude an ihrer Sexualität als im Realsozialismus, was letztlich auch die Lebensfreude von Männern trübt.[33] Frauenfeindliche Strukturen, längst überwunden geglaubt, wurden plötzlich an allen Ecken der Gesellschaft wieder errichtet.

Auto-Flut

Eine dritte Form der Kompensation war der Konsum von erschwinglichen Alltagsgegenständen aus dem Westen. Was so lange heiß ersehnt wurde, überschwemmte buchstäblich von einem Tag auf den anderen die Kaufhallen. Die Mehrzahl der besser beworbenen Produkte hat ihre Aura des »Westens« jedoch schnell verloren; eine Flasche Milch oder eine Packung Waschpulver unterscheidet sich schließlich doch nicht sehr von ihrer sozialistischen Variante außer in der aufwändigeren Verpackung. Das wichtigste Konsumprodukt des späten Fordismus war das Auto. Es blieb zunächst, was es bis dahin stets gewesen ist: ein Luxusartikel für Männer. Erst später folgte der Zwang zum Pendeln und regelmäßigen Fahren, als die sozialen Strukturen im ländlichen Raum immer seltener wurden und die Arbeitsplätze immer weiter entfernt lagen.

Obwohl über 50 Prozent der Männer bereits ein Auto besaßen, wollten viele sofort ein neues kaufen, laut einer Umfrage des »Spiegel« 80 Prozent. Der wollte das, wie die meisten Stimmen der BRD, nur so verstehen, dass die so lange darum betrogenen Männer nun endlich ihr ersehntes *erstes* Auto bekamen.[34] Das war falsch. Für die meisten war es vielmehr eine Verbesserung vom Ost- zum Westauto. Dennoch wird bis heute die Mär von der drückenden Autoknappheit gepflegt. Nur für 45 Prozent der Haushalte war das »Westauto« das erste private Auto, für 55 Prozent jedoch war es das zweite oder bessere Auto.

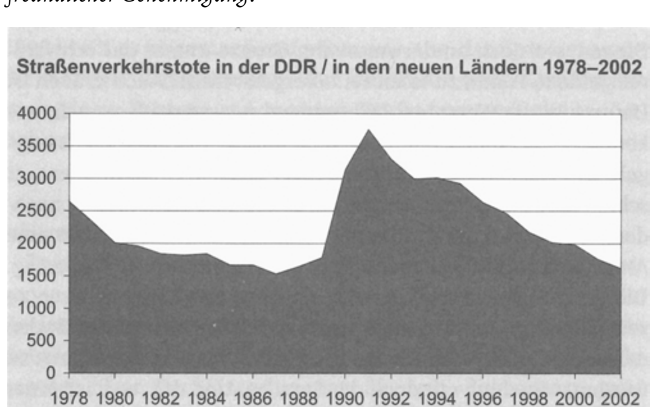
Sicher empfanden viele ihr »Westauto« als technisch »besser«, unter anderem im Sinne des stärkeren Motors. Klaus Gietinger weist darauf hin, dass die stärkeren Autos zusammen mit dem Automobilismus des Westens über rund zehn Jahre jährlich mehr Todesopfer forderte als die innerdeutsche Grenze über die ganzen 28 Jahre.

---

33 Ebd.

34 »Wenn am 2. Juli das Westgeld rollt, werden sich Millionen DDR-Bürger so schnell wie möglich ihren sehnlichsten Wunsch erfüllen: das eigene Auto. 80 Prozent der Männer, ermittelten DDR-Umfrager, wollen als erstes einen Pkw kaufen, am liebsten natürlich ein Westmodell.« Schmidt-Klingenberg, Spiegel 1990.

Abb. 87: Durch Autos Getötete in der DDR und Ostdeutschland vor und nach der »Wende«; Quelle: Klaus Gietinger, Totalschaden, mit freundlicher Genehmigung.



Die westdeutsche Autoquote betrug nach Haushalten 61 Prozent und in der DDR 55 Prozent. Die DDR hätte die 61 Prozent aus eigener Kraft ungefähr im Jahr 1995 aufgeholt. Der tatsächliche große Unterschied zum Westen war die Qualität der Autos, die laschen Strafen und die Kultur des schnellen und rücksichtslosen Fahrens.

Die neuerliche Auto-Flut erreichte auch den Westen. Allein »1991 wurden in Deutschland 4,16 Millionen Pkw neu zugelassen, der Pkw-Bestand stieg auf 32 Millionen Fahrzeuge an.«[35] Wenn Sie dieses Buch lesen und sich politisch weiterhin nichts getan hat, werden es wahrscheinlich 50 Millionen sein. Zunächst fluteten die Gebrauchtwagen nach Ostdeutschland und bald darauf weiter nach Osteuropa.

Die DDR erlitt ihre Massenmotorisierung bereits in den 1980er Jahren und die 1990er waren folglich kein Bruch, sondern eine starke Beschleunigung. 90 Prozent der ostdeutschen Haushalte haben zwischen 1990 und 1992 ein gebrauchtes Auto gekauft und 77 Prozent kauften im gleichen Zeitraum ein neues Auto. (Im Westen waren es jeweils 53 %)[36] Für die meisten war der gebrauchte Westwagen folglich nur eine kurze Durchgangsstation für ein oder zwei Jahre, bevor schon der fabrikneue Wagen kam. Da die privaten Vermögen im Osten durch die Enteignung des DDR-Volksvermögens sehr gering waren und die Einkommen ebenfalls niedrig, haben die meisten Haushalte einen großen Teil ihres Vermögens für das Auto ausgegeben. Die Quote der Autokäufe auf Kredit wird sehr hoch gewesen sein. Es lässt sich daher wie im Italien der frühen Automobilisierung feststellen, dass Vernunft und Realitätssinn für den gewöhnlichen männlichen Autokäufer keine große Rolle spielten.[37]

---

35 Manfred Grieger. (2019): Kleine Geschichte des Automobils in Deutschland, vom 18.10.2019. In: Bundeszentrale für politische Bildung. Online unter: https://www.bpb.de/apuz/298742/kleine-geschichte-des-automobils-in-deutschland, [Stand: 25.10.2020]. S. 2.

36 Tim Friehe/Mario Mechtel, Statuskonsum in Ost- und Westdeutschland: Beeinflusst durch das politische Regime?, aktuelle Forschungsergebnisse, 3/2014.

37 Vgl. Zenone.

Wie von vielen westdeutschen Autor*innen der 1960er Jahren beschrieben, war eine große Triebfeder zum (zu teuren) Auto der Neid. Petra Köpping sieht das Auto in ihrer Reflexion über den Zustand der Ex-DDR'ler sogar als Symbol für die Desintegration einer Gesellschaft, die, verglichen zum heutigen Zustand, ausgesprochen rücksichtsvoll war: »Ich erinner mich noch sehr gut an die Jahre nach dem Mauerfall, als in relativ kurzer Zeit die Solidargemeinschaft im Osten, die zu großen Teilen eine Notgemeinschaft war, fast völlig zusammenbrach. Wie die Leute über die Hecke schauten, wenn der Nachbar ein neues Auto gekauft hatte, wenn auch nur auf Kredit. Neid und Missgunst breiteten sich aus.«[38]

Ein kleiner Kreis von Wissenschaftler*innen und Umweltschützer*innen hatte Ende 1989 den Gedanken, es könnten die ökologischen Vorteile der DDR – die es trotz der zahlreichen lokalen ökologischen Probleme gab – erhalten bleiben: der Güterverkehr auf Schiene und Schiff, die hohe Recyclingquote, die niedrige Hausmüllquote und der niedrigere pro-Kopf Stromverbrauch. Der ökologische Fußabdruck der DDR lag damit weit unter der BRD und wahrscheinlich auch weit unter dem heutigen Ostdeutschland. Was jedoch das Verlangen nach Autos anging, waren selbst diese Autoren skeptisch und setzten wie üblich die Bedürfnisse einer großen Minderheit mit der aller Menschen gleich (und unterstellten ebenfalls, es gäbe im Osten gar keine Autos): »Mit dem Automobil ist für die DDR-Bevölkerung ein ganz entscheidendes Moment der Revolution verbunden: die ›Reisefreiheit‹. Das Auto hat in dieser Situation tatsächlich Emanzipationscharakter. […] Die Frage nach der Emanzipation vom Auto – in der BRD von großer gesellschaftlicher Relevanz – stellt sich hier momentan in keiner Weise.«[39]

Die Neuaufteilung des Raums in den Städten und das Verschwinden von vielen noch-nicht-vom-Auto-beherrschten-Räumen ist ein Schaden dieser Transition, der nie gemessen und der Öffentlichkeit nicht bewusst geworden ist.[40] Umfragen der 1990er Jahre immerhin haben gezeigt, dass die ästhetische und ökologische Schädigung der Stadtränder und selbst der Dorf-Ränder mit Supermärkten, Baumärkten, Autohäusern, Möbelmärkten, Parkplätzen und sonstigem Unansehnlichen von überraschend vielen als negativ bemerkt wurden.[41] Die Zersiedelung der Ränder ist nur möglich mit der Verbreitung von Autos. Auch hier war 1990 ein struktureller Bruch: während zuvor die Einkaufsmöglichkeiten in den alten Stadtzentren lagen, sind sie schnell an die

---

38 Petra Köpping, Integriert doch erstmal uns: eine Streitschrift für den Osten, Chr.Links 2018, S. 140.

39 Umweltreport DDR, S. 62.

40 Ich kann mich noch gut erinnern an freie weite Fußwege, auf denen kein Auto parkte. An Straßen, auf denen wir betrunken abends nach Hause wankten und nicht damit rechnen mussten, dass jeden Moment ein SUV mit hoher Geschwindigkeit auf uns zurast und das Recht auf Platz aggressiv einfordert. Meines Erachtens waren wesentlich mehr Menschen mit Gehhilfe, mehr Alte, mehr Blinde, mehr körperlich eingeschränkte Menschen in der Stadt zu sehen. Auch waren Kinder, die alleine Laufen oder Rad fahren in den 1980ern und noch den 1990ern überall zugegen, während sie heute eine Seltenheit sind. (Freilich kann das auch ein Effekt der Computerisierung und Digitalisierung der Freizeit sein.) Eltern haben die zusätzliche Aufgabe, ihre Kleinen persönlich von einem zum nächsten Safe-Space zu eskortieren.

41 Vgl. Gunnar Winkler, Sozialreport: Daten und Fakten zur sozialen Lage in den neuen Bundesländern, Volkssolidarität/Hans-Böckler-Stiftung/Sozialwissenschaftliches Forschungszentrum Berlin-Brandenburg e.V., Trafo Verlag 2002.

Ränder gewandert. Selbst die dezentral in den Städten verteilten kleinen und mittleren Fabriken, Werkstätten und Manufakturen gab es noch in der DDR. Sie waren zu Fuß oder mit der Tram erreichbar.

Tabelle 18: Auto-Quote nach Haushalten und Bevölkerungszahl und in absoluten Zahlen in DDR und alter und neuer BRD.

Jahr	DDR/Osten	Alte BRD/Westen[42]	Absolute Zahl der Autos in Millionen
1988	55 % der Haushalte[43]	61 % der Haushalte	3,7 (DDR)
1995			40 (neue BRD)
1998[44]	71 % der Haushalte	76 % der Haushalte	
2000			43
2005	72 %[45] der Haushalte		45
2010			42
2015			44
2020			48

Was für die Anfangszeit des Automobils in den Städten galt, wiederholte sich. Die Fußgänger-freundlichen Reste der Städte wurden in den 1990er Jahren weitgehend zerstört mit dystopischen Auswüchsen wie Tirana (Albanien) und Jerevan (Armenien). Dort resultierte der Abbau der Straßenbahn in Smog und Verkehrsinfarkt. Klaus Gietinger: »Es kam zu einer regelrechten Umkehrung der Schutzverhältnisse: Billigte man anfangs noch dem Auto separate Räume zu, war es nun der Mensch selbst, für den mittels Fußgängerzonen, Spielplätzen und Radwegen sichere Resträume geschaffen wurden. Die auto-konforme Stadtlandschaft gipfelt in der Anlage menschengerechter Wege.«[46] Das war im Sozialismus weitgehend nicht der Fall. Es wurde erst in den 1990er Jahren im Sinne von Jürgen Habermas »nachholender Modernisierung« nachgeholt. Wer die Annehmlichkeiten des Westens haben will, bekommt ganz sicher sein Elend, während manche Annehmlichkeiten sofort, manche später oder nie kommen. Das war für viele eine bittere Lektion, denn so hatte sich der Westen selbst nicht angekündigt.

---

42 Quelle: Kraftfahrtbundesamt 2020, https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand_node.html.

43 https://de.m.wikipedia.org/wiki/Verf %C3 %BCgbarkeit_von_PKW_in_der_DDR.

44 Regionalkonferenz der Regierungschefin und der Regierungschefs der ostdeutschen Länder (MPK-Ost), Webseite der Sächsischen Staatskanzlei (Ministerpräsident). Abgerufen am 18. April 2013. (nicht mehr online). zitiert in: https://de.wikipedia.org/wiki/Neue_L %C3 %A4nder#cite_note-15 (Juli 2020).

45 Statista, https://de.statista.com/statistik/daten/studie/30557/umfrage/ausstattung-der-haushalte-in-ostdeutschland/.

46 Gietinger, Erloschene Liebe: das Automobil in der Verkehrswende, S. 58.

Die beste Bahn, die Europa je hatte[47]

Tabelle 19: Schienennetz in Deutschland 1930–2019

	Schienennetz Osten	Schienennetz Westen
1930[48]	57.400	
1945 – 1946[49]	Demontage von 6300 km	
1950	12.900	36.900
Stand 1990[50]	14.005	31,443
Gesamt 1990	45.448	
gesamt 1994[51]	44.600	
1990 – 1994[52]	Demontage und Stilllegung von 1.448	
Gesamt 2009[53]	41.100	
Gesamt 2019[54]	38.400 (davon DB nur noch 33.590 (2017)[55]	
1994 – 2019	Demontage und Stilllegung offiziell 6500	

Die BRD ermöglichte dies nicht nur durch die autofreundlichen Gesetze, sondern auch durch ein riesiges Aufbau- *und* Abbauprogramm, sodass die neuen Zwänge zum Auto schnell geschaffen wurden. Im Zuge der Wiedervereinigung wurden im gesamten Land bis 2019 mehr Schienenkilometer stillgelegt (>6500) als durch die Sowjetunion 1946 demontiert wurden (∼6300). Während die DDR die abgebauten Schienen bald wieder in Stand setzte, ist das mit den von der BRD stillgelegten Strecken bis heute nicht

47 Dieser Abschnitt ist inspiriert von der Hausarbeit von Marius Brey, Student im Sommersemester 2020, »Die Peripherisierung des Ostens: der Einfluss der Bahnpolitik nach der Wiedervereinigung«.

48 Statista, Entwicklung der Streckenlänge des Eisenbahnnetzes in Deutschland in den Jahren von 1850 bis 2009, https://de.statista.com/statistik/daten/studie/469867/umfrage/historische-entwicklung-des-eisenbahnnetzes-in-deutschland/#professional.

49 Doßmann, S. 42.

50 Wikisource World Fact Book, https://en.wikisource.org/wiki/The_World_Factbook_(1990)/German_Democratic_Republic und https://en.wikisource.org/wiki/The_World_Factbook_(1990)/Germany,_Federal_Republic_of.

51 Eric Solsten, Germany a ountry study, Library of Congress, Washington 1995, S. 31 und Allianz pro Schiene 2021.

52 Errechnete Differenz aus 1990 DDR und BRD summiert und Stand 1994.

53 Statista.

54 Allianz pro Schiene 2020, https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienennetz/#Header1.

55 CIA Factbook, Germany, https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/germany/#transportation.

geschehen. So ist das gesamtdeutsche Netz von 1990 bis heute um 15 bis 16 Prozent geschrumpft. Das entspricht ungefähr der Länge des niederländischen Netzes.[56]

Ausgebaut wurde hingegen das Autobahnnetz. Obwohl im Osten schon 1815 km vorhanden waren und damit ein auch für Westeuropa dichtes Netz. Bis zum Jahr 2020 kamen weitere 1272 km dazu.

Flankiert wurde dies durch staatliche Maßnahmen wie die explosionsartige Steigerung der Preise für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr.[57] Ein Fahrschein in der Stadt kostete 1990 im Osten noch zwölf Pfennig, dann sehr bald über eine D-Mark, und heute bekanntlich über zwei Euro. In den drei Vereinigungsmonaten 1990 vom Oktober bis Dezember stellte Bonn 80 Millionen Mark für die Reparatur der Straßen, aber nur 20 Millionen für die Schienen zur Verfügung und zeigte damit schon, wie es weitergehen würde.[58] Der Anteil der Bahn am Personenverkehr fiel noch 1990 von seinem DDR-Niveau von 41 Prozent auf nur noch 14 Prozent![59] Statt nun innerdeutsche Ost-West Bahnlinien auszubauen für den erwartbaren neuen Pendelverkehr, wurden jedoch sogar einige Linien eingestellt.[60] Dies alles legt nahe, dass es das Ziel der Bonner Regierung war, die DDR so schnell wie möglich und mit gewaltsamen Eingriffen in ihr Schienennetz an das Mobilitätsregime der BRD anzupassen. Ein Nebeneffekt war, nun endlich wie schon in den 1980er Jahren geplant auch die Bundesbahn im Westen stark zu beschränken und dem Auto damit die letzte Konkurrenz zu nehmen. Klima- und Umweltschutz spielten überhaupt keine Rolle. Der heutige Verkehrsinfarkt in vielen Städten war so vorhersehbar wie die je nächste Coronawelle. Mit »37 Fahrten von insgesamt 1370 Kilometern« je Bürger*in hatte die DDR Mitte der 1980er Jahre das zweitintensivst genutzte Eisenbahnsystem Europas, übertroffen nur von der Schweiz.[61]

Das im ganzen europäischen postsozialistischen Raum, anfangs subjektive männliche, Begehren nach dem Auto wurde so verstetigt durch den forcierten strukturellen Zwang zum Auto. In ganz Europa gab es bezahlbare Städteverbindungen der Tag- und Nachtzüge. Sie wurden auch durch die Unwilligkeit der EU, etwas für die Bahn zu tun, und im Zeitgeist der 1990er überwiegend gestrichen und durch die sehr teuren Hochgeschwindigkeitszüge, Auto und Billig-Fluglinien ersetzt. Paradoxerweise wurden einige Verbindungen wie Barcelona – Genf oder Berlin – Budapest sogar langsamer und teurer. Statt eigenem Bahn-Geschirr gibt es nun meist Plastik und aufgewärmtes Essen,

56 Allianz pro Schiene: 14,9 %, eigene Tabelle und Berechnung: 15,55 %.

57 Vgl. AFP (2019): Knapp 6500 km Bahnstrecke in Deutschland seit 1990 stillgelegt, vom 10.06.2019. In: welt.de. Online unter: https://www.welt.de/newsticker/news1/article195006379/Linke-Knapp-6500-Kilometer-Bahnstrecke-in-Deutschland-seit-1990-stillgelegt.html, [Stand: 25.10.2020].

58 Schmidt-Klingenbauer in Der Spiegel 1990. Beide Bahnen waren hoch verschuldet und konnten die Schienen kaum mit eigenen Mitteln in Stand setzen.

59 Vgl. Andreas Schwilling, Stephan Bunge (2013): 20 Jahre Bahnreform und Deutsche Bahn AG – Erfolge und künftige Herausforderungen. Hamburg: DVV Media Group GmbH. Online unter: https://www.deutschebahn.com/re-source/blob/267436/07d47d8eefcbcefd9e98d3a063dce541/bahnreform-data.pdf, [Stand: 25.10.2020]. S. 38.

60 Winfried Wolf (1990): S. 54.

61 Vgl. Winfried Wolf (1990): S. 36, In: Brey 2020, S. 10.

in der deutschen Bahn nach wie vor ungenießbaren und überteuerten Kaffee und im französischen TGV das schlechteste Essen Frankreichs.[62]

Kris de Decker resümiert im Low Tech Magazine über die Langstreckenzüge der späten 1980er Jahre in Westeuropa, was auch für den Osten galt: »EuroCity and EuroNight formed a sustainable, efficient and cheap long-distance transport system that was the best that Europe ever had.«[63] Von Berlin nach Budapest ging es ohne umzusteigen. In den meisten Zügen gab es ein gutes warmes Essen, oft auch noch einen Waggon zum Rauchen. Die Fenster ließen sich von Hand weit öffnen – in heißen Sommern eine Wohltat. Statt ständig zum Umsteigen gezwungen zu sein mit dem Risiko, den Anschluss zu verpassen, fuhren viele Züge lange Strecken durch. Die Preise waren auch für niedrige Einkommen erschwinglich, man konnte spontan buchen statt Wochen im Voraus ein Sparpreis suchen zu müssen.

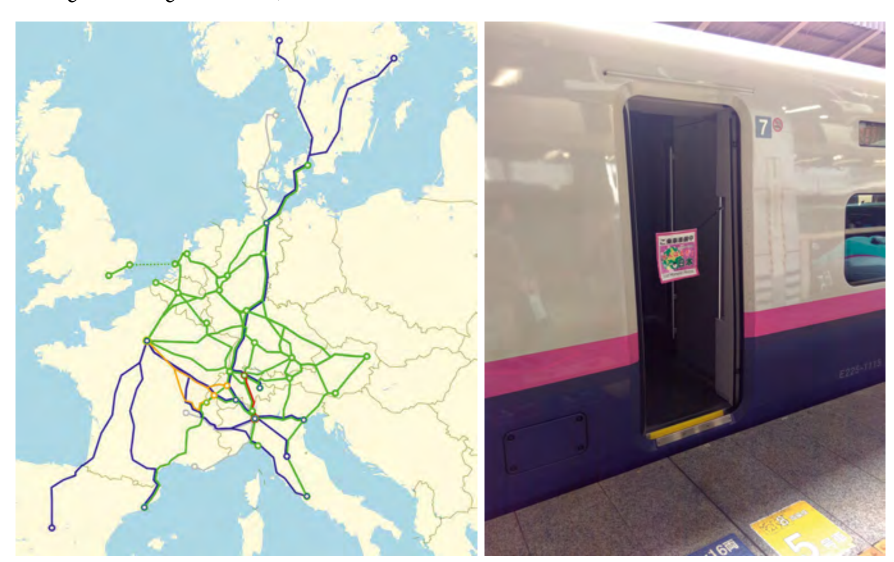
Das langsame Sterben dauerte drei Jahrzehnte und traf 2020 die letzten Nachtzüge der deutschen Bahn wie die sehr praktische Verbindung Berlin – Paris. Die österreichische Bahn versucht seither einen Neuanfang. Die DB kann heute nicht einmal garantieren, dass der Umstieg in Prag auf dem Weg nach Budapest erreicht wird – für 233 Euro in eine Richtung. In den ganzen 1990er Jahren war kaum ein Mucks von ihr zu hören, als ihr Schienennetz ausgedünnt und stillgelegt wurde. Wo früher lebendige Provinzbahnhöfe standen, ist heute oft alles vernagelt und zugemauert. Wenn es ein Unternehmen gibt, das maximale Inkompetenz seines Spitzenpersonals mit immer noch höheren Gehältern und Sonderzahlungen belohnt, dann ist es die DB. Es muss unerfreulich sein, unter dieser Konzernspitze zu arbeiten, die, wie Gietinger schreibt, selbst lieber Auto und Flieger nimmt.

---

62 Selbstversuch 2018 und 2019. Das Highlight: Lasagne innen noch gefroren und außen matschig.

63 Low Tech Magazine, High Speed Trains are killing the European Railway Network, 2013, https://www.lowtechmagazine.com/2013/12/high-speed-trains-are-killing-the-european-railway-network.html.

Abb. 88: Preiswerte EC und IC Bahnlinien auf ihrem Höhepunkt 1987; davon ist wenig übrig; Creative Commons/Wikimedia.
Abb. 89: In Japan wurde die Bahn nicht in dem Umfang gestutzt wie in Europa und den USA. Alte Züge aus den 80ern und 70ern fahren noch heute und sind meist sauberer und einladender als nagelneue Züge anderswo; Foto c.k.



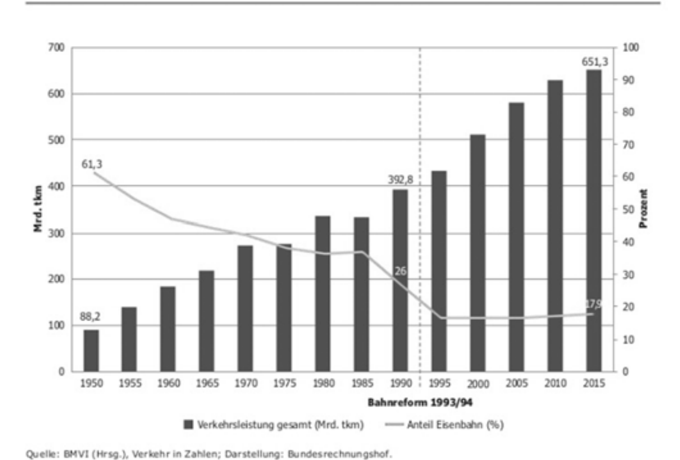
Dass heute das Fliegen derart preiswert und verfügbar geworden ist, ist Ergebnis der nationalen Politik und der EU. Seit drei Jahrzehnten verfolgt die EU keine Prämisse des Klimaschutzes im Mobilitätssektor. Wo noch gute preiswerte Bahnverbindungen bestehen oder bequeme Coupe-Abteile vorhanden sind, sind sie aus der goldenen Zeit der Bahn übriggeblieben.

Familien selbst mit mittlerem Einkommen sind in Deutschland und fast ganz Westeuropa zwangsläufig vom ICE und ähnlichen Schnellzügen ausgeschlossen, weil sie zu teuer sind. Bei der ersten Schneeflocke und am ersten Tag über 30 Grad ist es, als wäre es für die DB jedes Mal das erste Mal. Aber wie hätte es auch anders kommen sollen, wo doch ihr großer Reformmanager Mehdorn wie überall in Westeuropa aus der Bahn mehr eine Art Fluglinie machen wollte als ihre Stärken anzuerkennen.[64] Wie die Statistik des Bundesrechnungshofes zeigt, verliert die Bahn (im Westen) schon seit den 1950er Jahren und stagniert seit 1990 bei unter 20 Prozent Gesamtverkehrsleistung. Die Güterverkehrsquote der Bahn sank von 62 Prozent in den 1950er Jahren der BRD und ca. drei Viertel (DDR) auf heute nur noch 18 Prozent. Ein ökologisches Desaster, mit dem obendrein der Neubau von Autobahnen begründet wird, damit die LKW aus Dorf und Stadt verschwinden sollen.

64 Vgl. Low Tech Magazine.

Abb. 90: Anteil der Bahn am Güterverkehr in der alten und neuen BRD 1949 – 2015; BMVI/Bundesrechnungshof/Wikimedia.





Exkurs I: Vom aufrechten Gang zur Konsummentalität

Das allgemeine Lebensgefühl der DDR im Verhältnis zur BRD war, wie die meisten Zeitgenoss*innen sagen und die Stellvertreter*innenstudie nahelegt, eines der Zweitklassigkeit. Selbst wo etwas besser war wie das Bahnsystem, die Freiheit der Städte von Stau oder die Abwesenheit von Obdachlosigkeit wurde das kaum gewürdigt. Was aus dem Westen kam, galt als besser. Die Einsicht, dass der glitzernde Westen auch enttäuschend sein kann, kam für die Mehrheit erst nach einigen Jahren. 1997 meinten 68 Prozent, sie fühlten sich nicht wohl in der BRD (10 % wollten die DDR zurück) und zur letzten Umfrage 2009 waren es immer noch 60 Prozent (und 10 %).[65]

Die 48 Prozent AfD-Wähler*innen von 1990 haben beim Empfang Helmut Kohls in Dresden im Dezember 1989 Schilder hochgehalten »Helmut nimm uns an die Hand – führ uns ins Wirtschaftswunderland!« Die Gegendemo von Peter Richter und Freund*innen wurde von Neonazis verhindert. So konnten in Dresden und anderswo die Bilder einer *einhelligen* und begeisterten Masse in Fernseh- und Pressebildern entstehen. Die 48 Prozent glaubten an den Westen als eine Art Paradies. Man glaubte, dass der Westen es gut meine und man mit der Kapitulation des eigenen Staates und politischen Systems seinen Teil getan hätte und nun vom Westen Dankbarkeit und Wohlwollen erwarten könne. Erst ab der Jahrtausendwende oder sogar den 2010er Jahren war von immer mehr zu hören, dass sie nun finden, der Staatsbürgerkunde-Unterricht hätte doch Recht gehabt, Kapitalismus bedeute am Ende stets Ausbeutung

65 Volkssolidarität Brandenburg, in: Statista 2021.

der Schwachen. (Dass viele mit der Einsicht abermals eine AfD wählten, ist an anderer Stelle bereits diskutiert worden.)[66]

Das war eine verstiegene Hoffnung. Die Stärke dieser Naivität ist heute kaum mehr vorstellbar, daher hier als Beispiel eine Performance-Kunst in Ostberlin, aus der Zeit kurz nach dem Wahlsieg der AfD, die Grenze war schon ein halbes Jahr offen, man wartete auf »den Westen«. Das Künstlerkollektiv ist anonym geblieben, die Beschreibung erschien 1990 in der Zeitschrift Telegraph.

> »›Irgendjemand‹ hatte in Berlin Flugblätter mit folgender Aufschrift geklebt: ›Wir wollen Westler sein!!! Am Samstag, dem 14.4.1990 um 17.00 Uhr 5000,- DM unters Volk – Wer Westgeld mag, soll kommen! […]‹
> Ca. zehn vor fünf begann die Menge von rund 500 Personen nervös zu werden, sie drängelten und schubsten und versuchten so, sich den vermeintlich besten Platz zu ergattern. Von Kindern bis zu alten Frauen war alles vertreten, die Hände gen Himmel gestreckt, viele nutzten auch extra dafür mitgebrachte Kartons, Tüten oder Schirme, um so viel wie möglich von dem »Goldregen« zu erhaschen. Es wurden Rufe laut wie: ›Rückt die Kohle endlich raus‹ und ähnliche Slogans.
> Erschreckend waren für mich die Gesichter, die Hoffnung, Glauben und totale Abhängigkeit zeigten. Getroffen haben mich auch Äußerungen von Touristen aus der anderen Republik wie: ›Das kann doch nicht wahr sein!‹ (Es ist aber leider wahr).
> Kurz nach 17 Uhr wurden ungefähr 8–9 Hände voll 1–2 Pfennig- Stücke (DM) vom Dach des gegenüberliegenden Hauses geworfen. Gierig wurde sofort nach jedem noch so kleinem Geldstückchen von vielen Händen gegriffen, von denen die stärkste es meist bekam. Kurz danach wurde vom Dach die Menge aufgefordert: Wenn ihr noch mehr Westgeld haben wollt, dann ruft: ›Wir wollen Westler sein‹ – und es wurde gerufen.
> Wer dies sah und hörte, mußte sich schämen, daß er ein ›Ostler‹ war (ich zumindest tat es).
> Schade fand ich nur, daß diese Aktion keinen richtigen Abschluß hatte. Denn diejenigen, die meiner Meinung nach dabei zum Denken angeregt werden sollten, haben nichts begriffen (noch nicht mal, daß man sie auf den Arm genommen hatte).«[67]

Etwas weniger drastische Szenen hatten sich bereits kurz nach der Maueröffnung in der BRD abgespielt, die meisten DDR'lerinnen aus der Zeit werden sich an ähnliches erinnern können, so sie es wollen. Peter Richter:

> »Wir kamen [in Westberlin kurz nach der Maueröffnung] an eine Ecke, an der ein Woolworth stand, und vor der Tür die halbe DDR: Die Leute krakeelten auf Sächsisch, Thüringisch, Preußisch, Fischköpfisch durcheinander, plärrende Kinder auf dem Arm, alle vollkommen fertig, Grimassen, faktisch schon Hass in den Gesichtern, nur noch notdürftig als Aufregung und Gier getarnt; das war jetzt der mündige Bürger, von dem dauernd die Rede war, das war jetzt der aufrechte Gang? Das war jetzt euer Ernst? […]

---

66 Für einen Beitrag aus Sicht eines Mitglieds der Bürgerbewegung siehe: Klaus Wolfram, Rede in der Akademie der Künste zu Berlin, am 13.12.2019. Für eine statistische Annäherung siehe die Leipziger Mitte-Studien.

67 »Wir wollen Westler sein!«. Aktionskunst wurde Karikatur, telegraph 8/1990. http://telegraph.cc/wir-wollen-westler-sein/.

> Aber die Wahrheit war: ich hatte dieses Verständnis selber nicht, ich empfand ebenfalls, muss man ganz offen so sagen: Ekel, Abscheu, Scham.
> Wenn nämlich jeder sehen konnte, dass die da von uns waren – was hieß das dann über uns?«[68]

Viele wollten nicht Ernst Blochs aufrechten Gang, sondern Konsument*innen und Sieger sein und der starke Mann der Stunde sollte es liefern. An Appellen und Warnungen selbst aus dem Westen hatte es nicht gemangelt. Von den zahlreichen neugegründeten Parteien standen nur zwei ohne Schwanken für eine weitgehende Autonomie und Abgrenzung zur Vereinigung: die »reine Arbeiterpartei« (RA) und die vereinigte Linke (VL). Die RA forderte noch vor der Einsetzung der Treuhandanstalt eine Verteilung des gesamten Volksvermögens an die Bürger*innen des Landes und erhielt damit keinen Sitz im Parlament.[69] Die VL forderte ähnliches, womit sie einen Sitz gewann.

Exkurs II: Kolonialmentalität

Die Mentalität von Kolonisierten, die sich wenig zutrauen, begann viel früher. Ein Grund waren die Ausbürgerungen und freiwilligen Emigrationen von Intellektuellen und Künstler*innen, die die DDR der 1980er Jahre nicht mehr ertragen konnten. (Wenn sie unbequem genug waren, erlaubte man ihnen eine Reise in den Westen in der Erwartung, dass sie dablieben.)[70]

Die späte DDR war in manchen Aspekten das Gegenteil ihres Anfangs, währenddessen sie einige Jahr lang Intellektuelle und Künstler*innen aus der ganzen Welt anzog. Bis zu ihrem Ende hatte sie viele wieder hinausgeekelt oder verloren. Dass obendrein eine gewisse »gramvolle Mentalität eines besiegten Volkes« vorlag, steht auch außer Zweifel.[71] Jedoch – was waren die Deutschen in der zweiten Jahrhunderthälfte oder was hätten sie sein sollen, wenn nicht Besiegte?[72] Die alte BRD war ihrem Selbstbild

---

68 Peter Richter, Roman »89/90«, S. 203.

69 Folgende Zettel wurden verteilt und sollten unterschrieben werden: »An die reine Arbeiter Partei mit der Bitte um Verhandlungen mit der Regierung An die Regierung der DDR. Auf Grund der Tatsache, dass mein rechtmäßiger Anteil am Eigentum des Volkes der DDR nicht in meinem Interesse vom Staat verwaltet wurde, und auf Grund der zu erwartenden Auflösung des Staatsgefüges der DDR übernehme ich die Verwaltung meines Anteils am Gesamt-Volkseigentum selbst und kündige hiermit für sofort meinen Anteil am Gesamt-Volkseigentum – einschließlich Grund und Boden – gemäß §272 ZGB auf und beantrage die Aushändigung meines wertmäßigen Anteils gemäß §273 (2) ZGB in Form von objektgebundenen Wertpapieren (Aktien). Mit einer Umwandlung des Volkseigentums in Staatseigentum oder einer Treuhandverwaltung jeglicher Art bin ich nicht einverstanden (§269 (2) ZGB). ….« Reine Arbeiter Partei, zitiert nach Richter 2015, S. 287f.

70 So z.B. Einar Schleef. Manche dissidenten Menschen verweigerten sich dem. Die Band Feeling B, später Rammstein, erhielt mithilfe der Stasi Auftritte in Westberlin, blieb aber nicht da, sondern kam zurück in den Osten, um dort weiterhin die staatlichen Organe mit Punk zu belästigen.

71 Vgl. Doßmann.

72 Gleichwohl ist der common sense selbst eines großen Teils der heutigen ostdeutschen Intelligenzia immer noch der, »man« wäre von »den Russen« schlecht behandelt worden und hätte Besseres verdient, woraus der Anspruch abgeleitet wird, sich in Bausch und Bogen über Missstände in der DDR beklagen zu sollen. Der hegelianische Weltgeist, vor den die Verdrießlichkeiten des Lebens in der DDR aufgeführt werden, ist jedoch einer der Stunde Null, also nach 1945, er soll von Stalingrad

nach schon etwas ganz anderes als gramvoll besiegt, man war wieder wer und schämte sich – ob nun offiziell verkündet oder nicht – für fast nichts (mehr). Kritische Zeitgenoss*innen wie Frank Niklas würden einwenden, dass viele Westdeutsche sich zu keinem Zeitpunkt für irgendetwas geschämt haben.[73] Spätestens mit dem Sieg im Kalten Krieg traf ein doppelt gestähltes deutsches Selbstwertgefühl (Wirtschaftswunder und politischer Sieg) auf ein verkleinertes (Niederlage in der Wirtschaftskonkurrenz). Die Frage nach den Gründen für die Entstehung dieser Mentalität kann zurücktreten hinter die Feststellung ihrer Existenz. Und die konstatierte Christa Wolf schon 1982:

> »Wir waren von Anfang an in dem Bewußtsein aufgewachsen, dass es bei uns trostlos war. […] Wahrscheinlich erzeugt die über Jahre hin wiederholte Erfahrung, dass man selber nicht eingreifen kann, dass alles schon festgelegt ist, dass es keine Veränderung geben kann, weil man Bewohner einer Kolonie ist – die Erfahrung bewirkt am Ende eine Kolonialmentalität: Schadenfreude des Unmündigen mit den Eltern, wenn ihm die Hände frieren: Warum hat mein Vater mir keine Handschuhe gekauft?«[74]

Exkurs III: Kolonialisierungspläne

Die subjektive Anfälligkeit der DDR-Bürger*innen nach der kurzen Phase des aufrechten Ganges im Herbst 1989 wieder in die gerade überwundene Kolonialmentalität zurückzufallen, traf auf konkrete Pläne aus dem Westen für eine solche Kolonialisierung. Ein »Tag X« der Übernahme der DDR wurden schon 1952 vorbereitet. Zuständig war der »Forschungsbeirat für Fragen der Wiedervereinigung« und Tag X sollte der Tag sein, an dem die »Souveränität« über »Mitteldeutschland« zurückerlangt sei.[75] (Wovon uns heute das Wort Mitteldeutschland erhalten geblieben ist) Da es auch nach dem 17. Juni 1953 nicht dazu kam, lagen die Pläne vierzig Jahre lang in Schubladen, bevor sie 1990 doch zur Anwendung kamen. Horst Köhler (späterer Bundespräsident) und Thilo Sarrazin aktualisierten 1990 für das Finanzministerium die Pläne für die Währungsreform in der Ex-DDR, die sich unter anderem am »positiven Vorbild« des Anschlusses Österreichs 1938 orientierten. Eine schnellstmögliche Zerstörung der wirtschaftlichen Eigenständigkeit der DDR war vorgesehen: »Die Unternehmen der DDR werden dem vollen internationalen Wettbewerb ausgesetzt«.[76]

---

und Auschwitz nichts wissen. Wie sonst könnte sich ein Zeitzeuge des Einmarschs erst der US-Army, dann der Roten Armee 1945 in Leipzig, bitterlich beklagen, »die Russen« wären nicht so nett gewesen wie »die Amerikaner«? Welche Nettigkeit erwartet man von einem Volk, dem man selbst gerade 27 Millionen totgeschlagen hat, als dass nicht gleiches mit gleichem vergolten wird? Vgl. partizipatives Theaterformat am 10.10.2020 im: Theaterfetival Eins zu Eins, alte Münze, Berlin, 7. – 10. Oktober 2020.

73 Frank Niklas, Dunkle Seele, feiges Maul: wie skandalös und komisch sich die Deutschen beim Entnazifizieren reinwaschen, Dietz Verlag, Berlin 2016.

74 Christa Wolf, Ein Tag im Jahr, dtb Verlag, Berlin 2000, S. 309.

75 Doßmann, S. 97f.

76 Finanzministerium zitiert in: Stefan Bollinger, Wie ein Aufbruch in Unterwerfung mündet, Neues Deutschland, 1.7.2020.

In der Frage der Mobilität, wie in allen übrigen auch, war der Blick auf die DDR ein hegemonialer, sie galt als »das Abnormale«, das der BRD angeglichen werden sollte.[77] Die NS-Propaganda vom Ende der Arbeitslosigkeit für die Wahrheit nehmend, empfahl die Kommission den Autobahnbau in »Mitteldeutschland«[78] schon in den 1950er Jahren als »wertvolle Aufgabe zur Vermeidung von Arbeitslosigkeit.«[79] Die Versorgung der Ostdeutschen mit großen Mengen westdeutscher Autos wurde schon frühzeitig als bequem realisierbar eingeschätzt.

Exkurs IV: Schamgefühle

Gefühle lassen sich nur begrenzt mit Statistiken untermauern. Jedoch wurde in den 1990er Jahren gar nicht gefragt, ob man sich schäme, naiv gehandelt zu haben. Viele hätten dann wohl zugeben müssen, dass die Zweifler*innen recht gehabt hatten. Das Versprechen, es würde »jedem besser, aber keinem schlechter gehen«, stellte sich als Trug heraus. So unterschiedlich Lebensentwürfe und Empfindungen sind, aber über die Deindustrialisierung, Dauerarbeitslosigkeit und ihre Folgen haben sich sehr viele lange und lautstark beschwert. Jedoch zogen die Wenigsten den Schluss, dass sie daran eine Verantwortung hatten. Schuld sollten allein andere sein. Christa Wolf schrieb vom fernen Los Angeles aus:

> »Er [der US-amerikanische Künstler] wollte versuchen, diesen einzigartigen Augenblick [der Begeisterung fotografisch] festzuhalten. Ich sah vor mir eine Reihe der erschütterten Gesichtern aus dem Wendejahr. Du musst dich beeilen, sagte ich. Sie machen schon wieder zu. Sie fangen schon an, sich zu schämen, dass sie ein paar Wochen lang eine Hoffnung hatten, und das auch gezeigt haben.«[80]

Ohne solchen Luxus eines ozeanischen Abstands empfand der Soziologe Andrej Holm in Ostberlin angesichts der noch-DDR'ler*innen, die jubelnd am 1. Juli 1990 ihre frischen DM-Mark Scheine vor Fernsehkameras hielten, eine »Form der Fremdscham«.[81]

Wie sich gezeigt hat, ist das Treuhandunrecht auch im Jahr 2019 noch für Wahlkämpfe gut gewesen, jedoch paradoxerweise für die neue AfD. Wenn sich noch 2015 nur 25 Prozent als »vollwertige Bürger der Bundesrepublik« fühlten, dann bleiben eben 75 Prozent übrig, die es nicht tun.[82] Um die Ressentiments zu verkleinern müssten die

---

77 Ebd.

78 Im Wort Mitteldeutschland steckt der Annexionswunsch auf das dann noch fehlende Ostdeutschland. Da Ostdeutschland folglich östlich der DDR liegt, ist das ein Revanchismus gegen Polen, Russland (Kaliningrad-Enklave) und Tschechien. Das Wort ist erhalten geblieben im »Mitteldeutschen Rundfunk« (MDR).

79 Rede des Bundesministers für gesamtdeutsche Fragen, Jakob Kaiser, 16.2.1952, zitiert nach Roth, in: Doßmann, S. 98.

80 Christa Wolf, Stadt der Engel – oder The overcoat of Dr. Freud, Suhrkamp, Berlin, 2010, S. 337.

81 Holm zitiert in: Mischa Pfisterer/Rainer Rutz, Wegmarken des Niedergangs. Viele radikale Ostlinke verbinden mit der Währungsunion vor allem Fremdscham, Neues Deutschland, 1. Juli 2020.

82 Studie des Zentrums für Sozialforschung Halle (ZSH) im Auftrag der Bundesregierung zu 25 Jahren Deutscher Einheit, 18.2.2015, https://www.blaetter.de/archiv/jahrgaenge/dokumente/ %C2 %BBnur-knapp-die-haelfte-der-ostdeutschen-fu %CC %88hlt-sich-in-der-bundesrepublik.

Fragen ganz anders gestellt werden. Ich meine, dass hinter dem berechtigen Ärger die verleugnete Scham steckt, bei so vielem selbst mit getan zu haben und das Mittun beschränkt sich nicht auf die 48 Prozent.

Der erste Schritt wäre daher das Eingeständnis der eigenen Verletztheit, wie es in der Black Lives Matters Bewegung geschieht. Petra Köpping: »Ich wünsche mir daher ein weiteres Geständnis, eher ein ostdeutsches, in dem Sinne: ›es war ein Fehler, dass wir damals so naiv waren‹.«[83]

Die Philosophin und Lukács-Schülerin Agnes Heller attestierte den Menschen im sowjetischen Sozialismus allgemein eine Kultur der Scham und der Schuldgefühle, resultierend aus einer »rationality of reason«, verstanden als Gegensatz zu einer »rationality of intellect« der verinnerlichten Normen. In der »rationality of reason« handeln Menschen »nur nach den Normen der Objektivation an sich«, und das waren die der jeweiligen Staatspartei.[84] Das Vertauschen der Staatspartei SED gegen die CDU-AfD veränderte den politischen Inhalt radikal, aber nicht die Form der Objektivation. Der große Moment der Emanzipation des Herbstes 1989, auf dem Wolfram und andere bestehen, war in historischer Perspektive und gemessen an deutschen Verhältnissen ein echter Lichtblick. Gleichwohl war er »too little, too late« um die Mentalität der »Rationalität der Zweckmäßigkeit« in eine Rationalität des Intellektes zu verwandeln. Die DDR'ler*innen sind an der Herausforderung, das co-produzierte Machtvakuum zu füllen, mit Pauken und Trompeten gescheitert.

Doch konnten sie es überhaupt? Winfried Wolf entschuldigt sie vor einer unmöglich zu lösenden historischen Aufgabe:

> »Dabei befand sich die Bürgerbewegung in der DDR 1989/1990 in einem hoffnungslosen Zweifrontenkrieg. Einerseits das glitzernde Konsummodell des Westens und die politische und wirtschaftliche Offensive aus der Bundesrepublik. Andererseits eine Bevölkerung in der DDR selbst, der jeder Glaube an ›andere Werte‹ (.) ausgetrieben worden war und die endlich das nachholen wollte, was die im Westen [...] erleben konnten, und der [...] ähnliche Konsumversprechungen [...] jahrzehntelang gemacht worden waren.«[85]

Agnes Heller prophezeite hellsichtig schon 1983 die zivilisatorischen Zusammenbrüche der 1990er Jahre und befürchtete, dass »nach Wegfall des herrschenden Einflusses der kommunistischen Partei die Societá Civile nicht so herausstrukturiert ist, um das Machtvakuum diskursiv füllen zu können. Fundamentalistische Ideologien, kruder Nationalismus, ungehemmte Verteilungskämpfe sowie ethnische Konflikte könnten dann in diesen Ländern die politische Auseinandersetzung determinieren.«[86]

---

83 Petra Köpping, Integriert doch erstmal uns: eine Streitschrift für den Osten, Chr.Links 2018, S. 140.

84 Rainer Ruffing, Agnes Heller: Pluralität und Moral, Oplande 1992, S. 126.

85 Wolf, S. 210.

86 Agnes Heller/Ferenc Fehér/Markus György, Der sowjetische Weg: Bedürfnisdiktatur und entfremdeter Alltag, Hamburg 1983, in: Ruffing, S. 142.

Re-Patriarchalisierung

Die reaktionären Tendenzen in den postsozialistischen Ländern haben heute fast den ganzen alten Westen erreicht. Ein Viktor Orban war einem Donald Trump um viele Jahre voraus. Die offensichtlichsten Anzeichen für diese reaktionäre Wende waren in den meisten Ländern schon 1990 die Rückschritte in den Frauenrechten. Kirsten Ghodsees Gedanken lassen sich in drei Thesen zusammenfassen:

1. Frauen haben wesentlich mehr soziale Sicherheiten genossen, wie bezahlbare Wohnungen, sicheres Einkommen aus Lohnarbeit, Zugang zu Bildung, Gesundheit und einfachen und legalen Zugang zu einem Schwangerschaftsabbruch.[87]
2. Frauen waren in der symbolischen Ordnung – trotz weitgehender Abwesenheit an den Staatsspitzen und in den Parlamenten – bessergestellt als nach dem Umbruch. Es gab Kosmonautinnen, Generalinnen, die erste Justizministerin der Welt (Hilde Benjamin) und zahlreiche Repräsentationen im Alltag. (Was es nicht gab mag sogar noch schwerer wiegen: allgegenwärtige sexistische Werbung,[88] eine Flut von Filmen und Pornofilmen mit frauenfeindlicher Botschaft, eine »Pornofizierung des Alltags«.[89])
3. Die Freiheit, nicht mehr gewollte Arbeitsumfelder und Ehemänner verlassen zu können, resultierte aus der viel weniger drohenden Armutsfalle. (Die Scheidungsrate in der DDR lag deshalb ungefähr doppelt über der BRD.) Ghodsee verweist auf mehrere Studien, wonach Frauen ihr Sexualleben als wesentlich lustvoller empfanden, was eben vor allem an der Wahlfreiheit lag. Eine Vergleichsstudie für Männer liegt nicht vor.

In der Mobilität war das Ende des Staatssozialismus ebenso ein Rückschritt für viele Frauen. Da wesentlich weniger einen Führerschein besaßen, konnten sie kaum vergleichbar von der Schwemme an Gebrauchtwagen profitieren. Jedoch Begann der Rückbau des bis heute tendenziell öfter von Frauen genutzten MÖV sofort. Die Zentralisierung und Ausdünnung der Daseinsfürsorge (Arzt, Schule, Kneipe, Einkaufsladen, Bäckerei) hat Frauen härter getroffen als Männer, weil sie die zentralisierten Angebote – Osteuropa ist heute übersät mit riesigen Malls von Tesco und anderen – ohne Auto seltener nutzen können und weil mit den dezentralen Läden auch einfach erreichbare und recht gute Arbeitsplätze eines überwiegend von Frauen geprägten Sektors verloren gingen.[90]

---

87 Die große Ausnahme war Rumänien, wo Verhütungsmittel schwer zugänglich waren. Eine der Marotten des Diktators Ceaucescu war es, die Bevölkerungszahl auf diese Weise zu steigern.

88 Vgl. die Publikationen zum »Frauenzoo« z.B. Christiane Schmerl, Frauen der Werbung: Aufklärung über Fabeltiere, Verlag Frauenoffensive, München 1991.

89 Vgl. Nicola Steffen, Porn Chic: die Pornofizierung des Alltags, dtv, München 2014.

90 Die Arbeitsbedingungen in einem der riesigen Supermärkte sind im Allgemeinen schlechter als in den ehemaligen staatlichen Konsum-Läden, wo die Verkäuferin noch Chefin war. Den Plausch mit einer Freundin an der Spitze einer geduldig wartenden Schlange ließ sich die Verkäuferin im Staatssozialismus nicht nehmen und hatte auch sonst einige Freiheiten, wie freie Musikwahl, Klei-

Da die gesamte nicht-motorisierte Mobilität öfter von Frauen als von Männern genutzt wird, Männer öfter Auto fahren und die meisten getöteten Personen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sind – und nicht die Autofahrenden selbst – war (und ist) die ansteigende Automobilisierung eine gender-spezifische Gewalt, in der Frauen überdurchschnittlich oft von Männern getötet oder schwer verletzt werden.

Autobahn als AUFBAU OST

War die Autobahn unter Hitler Ersatz für den versprochenen »nationalen Sozialismus« und Monument der neuen Männlichkeit und in der BRD Stütze für das durch Niederlage und Elend gekränkte nationale Selbstwertgefühl, so glänzte sie in den 1990er Jahren abermals als Ersatz für Unerreichbares. Die von Helmut Kohl versprochenen »blühenden Landschaften« stellten sich so wenig ein wie bei ihrem ersten historischen Auftritt. Der war 49 Jahre vorher – 1941. Im Vernichtungskrieg träumte das »Amt Rosenberg« von der Besiedlung des viel größeren Ostens bis zum Kaukasus als »a utopian ›flourishing park landscape‹ and a ›garden of Germanic blood‹«.[91] (siehe Kapitel 9) Der zweite historische Auftritt der »utopischen blühenden Park-Landschaft« wurde jedoch nicht von einer sowjetischen Invasion verhindert. Die Konstruktionsfehler der Integration der DDR in die BRD waren selbst-verschuldet und resultierten in der De-Industrialisierung und Enteignung der Ostdeutschen. Der Statuswechsel von hoch-industrialisiert zu post-industriell hatte natürlich auch seine Vorteile wie saubere Luft und Flüsse. Doch so hatten sich die wenigsten den Westen vorgestellt. Man wollte wenigstens irgendetwas als Erfolg vorweisen können, zumal die Ex-DDR nun von Westdeutschen regiert wurde.[92] Und was lag näher als in der Königsdisziplin der BRD zu glänzen.

Durch das beschleunigte Klageverfahren für die »neuen Länder« (direkt an das höchste Verwaltungsgericht in Leipzig statt über die unteren Instanzen) können bis heute die Einwände wegen Naturschutzes wesentlich schneller ausgeräumt werden als in der alten BRD. Dazu kam die beschleunigte Planung durch das Attribut »Verkehrsprojekt deutsche Einheit« und die großzügige Finanzierung. Auch die Verknüpfung von Einheit und Autobahn war ein alter Hut. Schon Fritz Todt brüstete sich 1937, die »Einigung« und »Verbundenheit aller Gaue« mit seiner Autobahn vollbracht zu haben.[93]

---

dungswahl, das Recht, den Laden für eine kleine Pause zu schließen. Davon kann bei den großen Supermärkten heute keine Rede sein.

91 Das »Amt Rosenberg« hieß offiziell »Amt des Beauftragten des Führers für die Überwachung der gesamten geistigen und weltanschaulichen Erziehung der NSDAP«. Faktisch war es oder wurde es zum Amt zur Planung der Besiedlung des Ostens. Allein die Bezeichnung Osten ist natürlich kolonialistisch gedacht. Von der Sowjetunion aus gesehen kam das Problem aus Westen und kämpfte man an der Westfront.
Vgl. Wendy Lower, Himmler's Hegewald Colony, in: dieselbe, Nazi Empire Building and the Holocaust in Ukraine, North Carolina University, 2005, S. 178f.

92 Vgl. Conrad Kunze, Die postsozialistische Transformation der deutschen Elite, Magisterarbeit, Universität Halle-Wittenberg, 2009.

93 »Die Reichsautobahn ist mit ihrem in schimmernde Fernen ziehenden Doppelband ein sichtbares Zeichen und Gleichnis einer neuen Verbundenheit aller Gaue, einer neuen Gemeinschaft aller

Der Bauwahn der 1990er Jahre freute manche, viele waren überrumpelt und wussten nicht recht was davon halten, und viele waren meines Erachtens auch dagegen. Aber der Modus der Einheit war für den Osten das, was Naomi Klein als Schockstrategie beschrieben hat. Für viele Entscheidungen und demokratischen Prozesse fehlte die Zeit und der Ort, um sie zu verhandeln.

Spannend wären die Antworten gewesen, wäre die Frage Anfang 1990 so gestellt worden: Möchten Sie, dass über 1000 km neue Autobahnen gebaut werden und auf diesen ohne Limit gerast werden kann während gleichzeitig unser Bahnnetz demontiert wird und Züge und ÖPNV zunehmend unerschwinglich teuer werden?

Exkurs V: Aggressive Weinerlichkeit

Der Stadtsoziologe Andrej Holm schrieb: »Die ethnologische Kulturschocktheorie (Kalvero Oberg) bietet einen Ansatz um die psychologischen Effekte einer solchen Situation [eines Kulturschocks durch die Auflösung des alten Staates] zu beschreiben. Beschrieben werden in diesem Ansatz verschiedene Phasen des Aufeinandertreffens verschiedener Wertesysteme, bei denen die kulturelle Kompetenz (die Basis für ein souveränes und selbstbewußtes Handeln) degradiert wird.«[94]

Und Degradierungen gab es viele: die sofortige Entlassung ohne Entschädigung von 900.000 Angestellten des öffentlichen Dienstes und der Beamt*innen (5,3 % der Bevölkerung),[95] von weiteren vier Millionen Arbeiter*innen in Betrieben, die der Misswirtschaft und Korruption der »Treuhand GmbH« ohne Rechtsmittel ausgeliefert waren (24 % der Bevölkerung).[96] Das macht zusammen 29,3 Prozent der Gesamtbevölkerung, die in kurzer Zeit ihre Arbeit verloren. Eine unbekannte Zahl im Millionenbereich von Mieter*innen erhielten Mieterhöhungen oder Kündigungen statt Eigentumstitel selbst in Häusern, die von der DDR gebaut worden waren.[97] Welchen Sturm der Entrüstung

Deutschen. Sie wird ein bleibendes Denkmal für die geschichtliche Größe der von Adolf Hitler vollbrachten Einigung.« Todt, 1937, 2. Auflage von Erika Lendvai Dircksen 1942.

94 Andrej Holm, Koloniale Situation als Entstehungsbedingung rechter Bewegung in Ostdeutschland, Versuch einer sozialpsychologischen Erklärung, Telegraph 105.

95 Das waren 600.000 in allen Sektoren und weitere 300.000 in Heer, Luftwaffe, Marine und Verwaltung der Nationalen Volksarmee (NVA).

96 Die Beamt*innen der Treuhand wurden auf deren expliziten Wunsch von jeder sonst üblichen juristischen Haftung selbst in Fällen von »grober Fahrlässigkeit« freigestellt. Die Treuhand GmbH wurde bis heute so wenig jemals belangt wie ihre Mitarbeiter*innen. Wäre sie ein Staat gewesen, dann hätte der Schmähbegriff Unrechtsstaat jede Rechtfertigung gehabt. Die Arbeiter*innen mussten entweder dem Ausverkauf und Ruin ihrer Betriebe tatenlos zusehen oder in seltenen Fällen der gewinnträchtigen Privatisierung, jedoch in fast keinem Fall haben sie einen Eigentumstitel erhalten. Die einzige größere Ausnahme ist die Sektkelterei Rotkäppchen.

97 Pechvögel hatten ihr Haus Jahrelang mit Baumaterial vom Schwarzmarkt gepflegt und repariert und bekamen zum Dank die Kündigung vom westdeutschen Neu-Alt-Eigentümer wegen Eigenbedarfs. In Rumänien, Tschechien, der Ukraine und Russland erhielten die Mieterinnen der Plattenbauten ihre Wohnung als Eigentum überschrieben. Nicht so in der Ex-DDR. Die Mieten steigen jedoch bis heute. Auf den Grund und Boden der Häuser wurden die angeblichen bei der BRD bestehenden Schulden der DDR umgelegt.

das heute auslösen würde, ist schwer vorstellbar. Ich glaube nicht, dass die Bundesrepublik eine solche Schocktherapie überstehen würde, wo schon die Virus-Maßnahmen zu großen Verwerfungen führen.

Der sich daraus im Laufe der Zeit einstellende mentale kollektive Zustand wurde von manchen polemisch beschrieben als aggressive Weinerlichkeit. Ein Gemütszustand, der auch in vielen Ländern Osteuropas beobachtete werden kann. Einerseits wollte und will man Westen sein, hatte gegen die DDR und alles wofür sie stand die »Option Deutschland« gewählt, wollte endlich »Wohlstand und Überlegenheit«.[98] Jedoch kamen zunächst nur die Glasperlen und die Rückseite des Kapitalismus: Bananen, Gebrauchtwagen, Arbeits-Beschaffungs-Maßnahmen (ABM). Eine Identifikation mit den Wessis war den Ossis verwehrt, zu deutlich war die Trennung: Die einen bekamen die »volkseigenen Betriebe« (VEB) und deren Innenstadt- und Ostsee-Grundstücke für die berühmte eine Mark West dank guter Polit-Seilschaften geschenkt, die anderen bekamen noch nicht einmal einen Bankkredit, weil sie sich schon durch ihren Dialekt als Kreditunwürdig disqualifizierten. Obendrein wollten die als »Besserwisser-Wessis« verrufenen auch noch in jeder Hinsicht (auch moralisch) als überlegen gelten.

Die Initiative »not a love song« schreibt über die Nachkriegsdeutschen: »Weil die Identifikation ihnen versagt war, verlegten sie sich aufs Gejammer, zu dem sie sich auch 60 Jahre später noch gezwungen sehen.«[99] In diesem Double-Bind hilft am besten ein Sündenbock. So geht die Weinerlichkeit einher mit einer Projektion der eigenen Verantwortung nach außen. Ein kollektiver Reflexionsprozess, warum man sich nicht zur Wehr setzte, steht bis heute aus.

In Ungarn sollen die Kommunisten und Georg Soros an allem Übel schuld sein, in Polen ist es der Zweite Weltkrieg, George Soros, der Feminismus, die Umweltbewegung und der Sozialismus, in Russland sind neuerdings Homosexuelle und wie althergebracht »der Westen« an allem Schuld. In allen drei Ländern braucht man obendrein neuerdings die LGBT-Community als Extra-Sündenbock. Zudem, wenig erstaunlich, gab es Anzeichen für einen stark ansteigenden Antisemitismus in der untergehenden Sowjetunion und auch dieser wird von der polnischen und ungarischen Regierung bedient, gleichwohl etwas dezenter als andere Aversionen. Das Ende des Sozialismus sowjetischer Prägung hat viele Verlierer*innen produziert und systematisch damit einhergehend Projektionen auf einen äußeren, an allem schuldigen Akteur – selbst 30 Jahre später.[100]

Als sich Anfang 2022 die Entstehung eines neuen Superfeindes, wie zuletzt für Konservative im Kalten Krieg abzeichnete, schienen es manche nicht ohne Wohlwollen aufzunehmen und andere Feindbilder wie Coronaleugner und Maskenbefürworter wurden wieder schwächer. Die tiefe Spaltung Deutschlands und EU-Europas schien plötzlich überwunden zu sein und Deutschland obendrein historisch endgültig entlastet.[101]

---

98 Vgl. Holm.

99 Wenn Deutsche zu sehr lieben, in: Subjekte in der Berliner Republik, S. 57.

100 Spannend wäre eine Vergleichsstudie mit Serbien, Ex-Jugoslawien oder Kuba, wo der »Westen« nicht in der Stärke von so vielen herbeigesehnt wurde und eher mehr von außen mit Zwang kam.

101 Siehe z.B. FIR – Federatión Internationale des Résistants, Newsletter »Nein zu Geschichtsrevisionismus und Holocaust-Relativierung im Ukraine-Krieg«, 25.3.2022 sowie VVN-BdA und andere zum 9. Mai 2022, »Nein zum Krieg«, online: https://neuntermai.vvn-bda.de/2022; Vgl. zum neuen

Man hatte die Stärke des Westens haben wollen, man wollte nicht länger in mühseligen Autos auf buckeligen Straßen fahren, und sich damit abfinden, dafür moralisch auf der richtigen Seite zu stehen und Nord-Vietnam, Nicaragua, African National Council (ANC) und Mosambik zu helfen. Westen-werden hieß, endlich auf der Gewinnerseite, auf der Seite der Macht zu stehen. Auf keinen Fall wollte man nun plötzlich selbst ein Mosambik sein.

Christa Wolf hat es wie andere in aller Klarheit zu spät erkannt, es ging den meisten nicht um Meinungsfreiheit und Bürger*innenrechte sondern um ein überlegenes Konsummodell, zu dem der Tourismus gehörte und die eigene Reisefreiheit im eigenen Auto. Wenn bürgerliche Freiheiten und Menschenrechte so wichtig gewesen wären, würden die Ungarn und Polen deren Abbau so lammfromm hinnehmen und sogar per Wahlkabine wünschen?

Die Verbindung von Entsagung und Enttäuschung mit dem erklärten Willen zur Gewinnerseite vermischte die nachvollziehbare Weinerlichkeit mit Aggression. In Deutschland geht die toxische Verbindung so weit, dass sich nun ähnlich den USA Terroristen daraus rekrutieren wie der Attentäter von Halle.[102] Keine milde Reform ist hier nötig, sondern eine völlige Umkehr dieser Dynamik, sonst wird die Sündenbock-Inflation die Demokratie in Europa zerstören. Colin Crouch und andere sprechen freilich jetzt schon von faktischer Post-Demokratie.

Herrenmenschentum im Auto

Der aggressiv-weinerliche Mann findet sein raumgreifendes Refugium im Auto. Hier kann er Schwächere schikanieren und bestrafen, hier kann er sich einige Sekunden als Herr über Leben und Tod fühlen. Im Auto findet er einen sicheren Raum für seine bedrohte Männlichkeit, wie Margarete Stokowski spottet: »Klassische Männlichkeit ist ein so fragiles Gut, dass sie überall gestützt werden muss, wo sie nur minimal gefährdet erscheint. Wenn Männern Pflegeprodukte angeboten werden, dann kommt das selten ohne ein Marketing aus, das kurz vor Kriegsrhetorik angesiedelt ist: Ready, Active, Strong, Power, Xtreme, Energy, so sind Duschgele und Cremes beschriftet für Männer, die es wagen, sich nicht allein mit Benzin und WD-40 zu waschen.«[103]

Wie hätten die Männer im Osten all die Erniedrigungen des Kulturschocks kompensiert ohne Auto und Re-Patriarchalisierung? Wir wissen es nicht. Ein deutscher Sonderweg war es jedenfalls nicht. Ostdeutschland war nur einige Jahre asynchron zu ganz Osteuropa. Der Verfall von allgemeiner Rücksichtnahme ging einher mit neuen Geschlechterverhältnissen und einer seit drei Jahrzehnten fortschreitenden Neuaufteilung des städtischen Raums. Dazu gehört die Verdrängung von Schwächeren aus den Wohnungen der Innenstädte und aus dem Straßenraum. Die Kollateralschäden sind erheblich und wer kann, rettet sich selbst ins Auto. Wer keinen Parkplatz findet, gerät in

Feindnarrativ mit historischem Entlastungsnarrativ Deutschlands z.B Tagesschau am 26.2.2022, »Russlands Angriff auf die Ukraine: Europa hat einen neuen Feind«.

102 Der hatte noch einen neuen Sündenbock: Frauen. In seiner Erklärung bekannte er sich zur INCEL-Bewegung. Eine postmoderne Version der altmodischen Frauenverachtung.

103 Margarete Stokowski, Männlichkeit am Limit, in: Spiegel Online, 22.1.2019.

Panik, denn das heißt nicht weniger als die Degradierung auf den niedrigsten Rechtsstatus, den der*des Fußgänger*in. Hingegen von einem Privatparkplatz zum nächsten fahren zu können, heißt, den Tag ohne sozialen Abstieg zur*zum Fußgänger*in verbringen zu können. Wer so lebt, kann sich auf der ewigen Gewinner*innenseite wähnen. Es gehört zu den unangenehmen Eigenheiten des Patriarchats, dass viele Männer aus ihrer billig geborgten Überlegenheit im Auto einen Gewinn für ihr Selbstwertgefühl ziehen, so als ob sie es durch eigene Meriten verdient hätten. Aus der toxischen Mischung entsteht das, was die deutsche Übersetzung von »white supremacy« ist: Herrenmenschentum.[104] Daher rührt die Aggressivität, mit der jedem Angriff auf Parkplatz und Auto begegnet wird. Nicht bestreiten will ich, dass es oft von Stigmatisierung betroffene Minderheiten und Frauen sind, die ins Auto flüchten *müssen,* um weder der automobilen Männlichkeit noch Pöbeleien im ÖMV ausgesetzt zu sein. Es gilt daher stets zu unterscheiden, ob jemand das Auto nutzt um überhebliches Herrenmenschentum zu stützen, oder ob es vielmehr eine Flucht vor diesem ist oder ein struktureller Zwang (zum Pendeln).

Was tun?

Die Schwüre der Bauschlacht sind leider wahr geworden. Die Deutschen haben sich »ein Reich der Arbeit« errichtet und sie haben ihre monumentale Straße gebaut, die in der Welt berühmt ist. Selbst die kühne Prophezeiung eines Nazidichters traf, was die Straße angeht, ein: »Deutschland!/Siehe die Straßen des Führers/Leiten Dich stolz in das nächste Jahrtausend!«[105]

Der nötige Schritt in Ostdeutschland wäre heute ein Eingeständnis der Scham über die Erniedrigungen und Schmähungen durch die Kapitulation und alles was daraus bis heute folgte. Autobahnen als blühende-Landschafts-Ersatz wären dann nicht mehr nötig. Der in Westdeutschland, der alten BRD, zu beschreitende Weg ist der einer Anerkennung der Erfolge der Entnazifizierung der DDR (Kapitel 11). Und natürlich sollten die Ostdeutschen dies einfordern. Sie allein haben ein halbes Jahrhundert die Reparationen an die Sowjetunion gezahlt.

In Deutschland kann ein gutes Verhältnis zur Nation nicht auf vergangenem Ruhm, sondern nur auf der Anerkennung der Gebrochenheit gründen, wie Neiman schlussfolgert: »Während die AfD Jahrzehnte der Bemühungen, die Nazivergangenheit aufzuarbeiten, als beschämend denunziert, ist es uns aufgegeben, darauf zu bestehen, dass Scham der erste Schritt zu einem echten, nationalen Selbstbewusstsein ist.«[106] Während der schamvolle Punkt im Osten das Mitmachen beim eigenen Ausverkauf war, ist es meines Erachtens im Westen die Kontinuität des Nazismus, z.B. in der Autoindustrie und den noch heute wirksamen Familien-Erbschaften.[107] Mehr als 48 Prozent der

---

104 Danke für diese Idee an Judith Möllhof!

105 Thilo Scheller: Die Straßen des Führers (Anm. 85). In: Schütz 1984, S. 95.

106 Neiman, S. 34.

107 Die Gründerin des Buchladens She-says in Berlin stellte sich 2020 der Debatte. Ihre Familie wurde im NS reich, sie erbte und gründete damit den Buchladen.

Ostdeutschen müssten sich eingestehen, dass sie für Treuhand-Unrecht und ihr Bürgertum zweiter Klasse zumindest eine Mitverantwortung tragen.[108]

Aus Selbsterkenntnis, Trauer und der richtig adressierten Wut könnte etwas Gutes wachsen, ein nicht-toxisches Selbstwertgefühl, das keine Sündenböcke braucht. Es mag in der heutigen historischen Situation ein Wolkenkuckucksheim sein, aber ein solches Eingeständnis wäre ein Wegstein für eine Republik, die nicht mehr in »dritter und vierter Schuld« in den Faschismus verstrickt ist, sondern sich Brechts Vision annähert oder es tatsächlich wird: »ein gutes andres Land«.[109]

108 Wolfgang Pohrts Reflexionen sind erfrischend polemisch, aber macht sich nie die Mühe zu differenzieren zwischen z.B. Kohl-Wählerinnen und anderen.

109 Zum Konzept der 2., 3. und 4. Schuld vgl. Georg Seeßlen, Das zweite Leben des dritten Reiches: Postnazismus und populäre Kultur: Teil I, Bertz und Fischer 2013, S. 41f. Und siehe auch Ralph Giordano, Die zweite Schuld: von der Last ein Deutscher zu sein, Knaur, München 1990.

Das giftige Erbe

> In allem Großen, was gedeiht im Vaterland, Fühlen wir des Führers Gegenwart.
> *Schlusswort des Bildbandes »Reichsautobahn«, Kriegsherbst 1942*[1]

Vor der polnischen und deutschen Küste, vor Florida und in norwegischen Fjorden – über die ganze Welt verteilt liegen 6300 im Weltkrieg gesunkene Schiffe. In ihren Tanks befinden sich bis heute Millionen Tonnen giftigen Schweröls.[2] Sie waren aus den Augen und aus dem Sinn, doch nach rund acht Jahrzehnten sind ihre Stahlplatten dünn geworden und werden bald mehr oder minder synchron durchrosten. In Norwegen fallen schon die ersten Öltröpfchen im klaren Nordseewasser auf und das Öl wird rechtzeitig und mit großem Aufwand abgepumpt. In allen anderen Ländern geschieht nichts – die ökologische Katastrophe nimmt ihren Lauf. Es klafft hier ein weiteres Mal eine Umwelt-Bewusstseins-Lücke zwischen kultureller Repräsentation und Realität.[3] Diese Rückkehr des Verdrängten stört das postmoderne Bewusstsein, das sich mit Ignoranz dagegen abschirmt.

Mit der polemisch sogenannten »toxischen Männlichkeit« ist es ähnlich. Acht Jahrzehnte konnte sie manchmal mit Mühe ignoriert werden. Nun bricht plötzlich ihr Gift in großen Mengen an die Oberfläche, sie ist die soziale Altlast aus der Vergangenheit. Das Internet verhalf ihr zur Selbstverständigung und Handlungsfähigkeit, sodass sie nicht länger eingedämmt werden kann. Die »toxische Männlichkeit« war Wählerpotential für Trump, Bolsonaro und die neue Rechte weltweit. Sie leugnet den Klimawandel, befürwortet globale Ungerechtigkeit und ist gegen die Gleichberechtigung von Frau-

---

1 Erna Lendvai-Dircksen, Reichsautobahn: Mensch und Werk, Gauverlag Bayreuth, 2. Aufl., 11. – 20. Tausend, Erstaufl. 1937, Bayreuth 1942.

2 Christian Heyen: Vergessene Wracks – Schwarze Tränen der Meere. ARTE; WDR; SWR 2017, https://www1.wdr.de/fernsehen/planet-schule/videos/video-vergessene-wracks---schwarze-traenen-der-meere-100.html vom 28.07.2021.

3 Die Umweltsoziologie und -psychologie spricht vom »environmental consicousnes gap«.

en, und anderen Formen von Männlichkeiten als ihre eigene.[4] Sie verteidigt den Status Quo, von dem sie mehr als alle anderen profitiert.[5] Die wohlmeinende Forderung von Fridays for Future »follow the science« erreicht sie nicht. Die toxische Männlichkeit weiß um ihre ungerechten Privilegien und will sie behalten. Sie verteidigt sie in ihrer Sexualität, Familie, ihrem Arbeits- und Lebensumfeld, ihrer Nation und Stellung im Welthandel. Sie schämt sich nicht, ungerechterweise von einem »imperialen Lebensstil« zu profitieren. Sie verteidigt ihn mit der Aufgabe der Prämisse der Gleichberechtigung der Menschen. Ihr Weltbild ist das einer grundsätzlichen Ungleichwertigkeit von Menschen. Wie Naomi Klein bisher richtig prophezeit hat, kann dieser Menschenschlag gar nicht anders, als die Tatsache des Klimawandels abzulehnen, um seine Weltanschauung aufrecht zu erhalten.[6] Bezeichnend für diesen postmodernen Zynismus ist das Wissen um die Lüge: Während Trump die Klimakatastrophe leugnete, wollte er Dänemark Grönland abkaufen, was nur profitabel ist in der Erwartung, dass dessen Gletscher abschmelzen. Das heißt, Leugner wie Trump wissen, dass die Klimakatastrophe da ist und handeln, wenn es um ihr Wohl geht, danach. Als Zoon Politikon handeln sie dennoch, als gäbe es keinen Klimawandel und machen die Wissenschaft lächerlich.

Der einzig wunde Punkt könnte die Sorge um ihre eigenen Kinder und Enkel sein, deren Zukunft sie immerhin auch ausbeuten. Gleichwohl hat das bisher nicht gereicht, um gegenüber den Vorteilen der Gegenwart zu überwiegen.

Die allgemeine Hoffnung auf ein Zurückbleiben dieses Maskulinismus in der Vergangenheit war in Deutschland der Nachkriegszeit immer brüchig und bedroht. Doch so wie die Stahlplatten der Schiffe zu dünn geworden sind, hält der cordon sanitaire, den jede Gesellschaft um diese Subjektivitäten gezogen hat, das Gift nicht mehr zurück. Seit dem Aufstieg der »neuen Rechten« oder weniger euphemistisch, des Neofaschismus, wird diese Altlast zum drängenden Problem. Gleich der freudianischen Rückkehr des Verdrängten platzt hier das abgespaltene Grauen in eine Gegenwart, die sich säuberlich eingerichtet hatte in der falschen Hoffnung, von ihr als »Erinnerungsweltmeisterin« ein für alle mal frei zu sein.

Einerseits ist die Spitze des Eisbergs die politische Gewalt von Rechtsterroristen und gemessen an der Zahl der politischen Morde ist sie noch lange nicht so hoch wie in der Weimarer Republik. Das ist die gute Nachricht. Andererseits wäre eine Suche nach

---

4 Aaron M. McCright/Riley E. Dunlap/Sandra T. Marquart-Pyatt: »Political ideology and views about climate change in the European Union«, in: Environmental Politics 25 (2016), S. 338-358.
Achim Brunnengräber: »Klimaskeptiker im Aufwind. Wie aus einem Rand- ein breiteres Gesellschaftsphänomen wird«, in: Olaf Kühne/Florian Weber (Hg.), Bausteine der Energiewende, Wiesbaden: Springer VS 2018.

5 Vgl. die sozialwissenschaftlichen Studien zu Social Dominance Orientation:
Taciano L. Milfont/Petar Milojev/Lara M. Greaves/Chris Sibley G.: Socio-structural and psychological foundations of climate change beliefs, in: New Zealand journal of psychology 44 (1) (2015).
Samantha K. Stanley/Marc S. Wilson/Chris G. Sibley/Taciano L. Milfont: »Dimensions of social dominance and their associations with environmentalism«, in: Personality and Individual Differences 107 (2017), S. 228-236.
Kirsti Häkkinen/Nazar Akrami: »Ideology and climate change denial«, in: Personality and Individual Differences 70 (2014), S. 62-65.

6 Naomi Klein: Die Entscheidung. Kapitalismus vs. Klima, Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 2015.

versteckten nazistischen Gesinnungen, wie westdeutsche Psychoanalytiker*innen sie Ende der 1980er Jahre betrieben, heute lächerlich.[7] Sie wird offen auf Facebook und Twitter, in Telegram-Kanälen und spätestens seit »Querdenken« regelmäßig auf der Straße vorgezeigt. Daraus lässt sich nur schlussfolgern, dass, wie die sozialwissenschaftlichen Studien schon früh warnten, die demokratische Gesinnung für viele Deutsche eine Maske gewesen ist, die schnell abgesetzt werden kann. Die Pandemie ist nun ein weiterer Brandbeschleuniger für eine Entwicklung, deren Anfang Georg Seeßlen schon auf die 1980er datiert. Dass das überhaupt passiert, gesteht sich diese Republik immer noch nicht ein. Jedoch, eine schonungslose Benennung ist möglich und wünschenswert, das zeigt die USA, wo von »systematic racism in the police« seit Bidens Präsidentschaft staatsoffiziell gesprochen wird.

Fridays for Hubraum

Fridays for Hubraum hatte in seinen besten Zeiten 2019 weit über eine halbe Millionen Follower. Es gibt auch einen Twitterkanal und einen Blog. Auf dem Blog ist ein Foto eines Auto-Tachometers zu sehen, dessen Nadel auf dem Wert von 88 steht – wo auch sonst. Auf Twitter wird gepöbelt gegen – wen auch sonst – Greta Thunberg, Fridays for Future, die Grünen, die Umwelthilfe und alles was als links und Ökologie-freundlich konnotiert ist. Es wird behauptet, dass in Deutschland keine Nase-Mund-Masken hergestellt werden könnten, wegen der hohen Strompreise, wegen zu vieler Windräder und zu weniger Atomkraftwerke. Am Anfang der Coronazeit wurde behauptet, nun sei das Essen knapp, weil die Grünen das Fleisch verteuert hätten. Es geht ferner gegen das Tempolimit, die provisorischen Radwege, Dieselverbot, Auto-freie Innenstädte, Fahrräder, Vegetarismus, gegen die Umwelt- und Klimabewegungen und natürlich gegen die Klimawissenschaft und die Realität des Klimawandels. FfH ist ein »endlose[r] Strom an Beleidigungen, dummen Scherzen, Gewaltdrohungen, sinnloser Hetze und ganz viel Desinformation.«[8] Die Gruppe wurde gezielt von Teilen der AfD und Neonazigruppen unterstützt, oder, wenn man ihr gute Intentionen unterstellen will, unterwandert.[9] Die Mitglieder sind zu ungefähr 90 Prozent Männer.[10] Sie haben neben allgemein frauenverachtenden Äußerungen strafrelevante, pädosexuelle Mord- und Vergewaltigungsdrohungen gegen Thunberg geteilt.[11] Zu einer Sperrung durch Facebook kam es nicht.

7 Vgl. Gudrun Brockhaus; Dörte Westernhagen, Sigrun Anselm, Irene Wilpütz, Siegried Chamberlain, Dan Baron, Sammy Speier.

8 Thomas Laschyk: »Natürlich ist FFF größer. 4 Fakten gegen FridaysForHubraum«, in: Volksverpetzer vom 25.09.2019, https://www.volksverpetzer.de/schwer-verpetzt/gegen-fridaysforhubraum/vom 28.07.2021.

9 Der Spiegel vom 04.10.2019: »Klimaschutz-Debatte: AfD unterstützt Anti-Greta-Aktivisten«, https://www.spiegel.de/politik/deutschland/afd-unterstuetzt-fridays-for-hubraum-a-1289958.html vom 28.07.2021, und Volksverpetzer.de.

10 Hooligans gegen Satzbau: Beitrag vom 25.09.2019, Facebook, und Die Insider: Beitrag vom 25.09.2019, Twitter, https://twitter.com/Die_Insider/status/1176787357736951808 vom 28.07.2021.

11 Ebd.

Von den Administratoren gab es Appelle an die Nutzer, eine kurze Sperrung der Gruppe und die Löschung von 25.000 Konten.[12]

Ein selbstdenkendes Mädchen widersprach den herrschenden patriarchalen Verhältnissen und war damit das Gegenteil der kontrollierten, sich der patriarchalen Ordnung unterwerfenden Frau. Da diese Männer einen Teil ihrer Sexualität auf ihr Auto ausgelagert haben, ist ein Angriff auf dessen Potenz freilich ein Angriff auf ihre Identität. In der Person Thunberg tritt ihnen die Negation ihrer Werte entgegen: ein Kind, das gegen die alte Ordnung rebelliert und einen ökologischen Universalismus gegen egoistische Partikularinteressen in Stellung bringt.

Georg Seeßlen schrieb über die Gründe des heimlichen Fortbestehens solcher Persönlichkeitsstrukturen in Österreich und Deutschland: »Die Faschisierung und Neofaschisierung ist weitgehend durch das ›Private‹ selbst bedingt. Den größten Zulauf haben die Diskussionsstände der Rechtsextremen dort, wo es um die Unbotmäßigkeit der Kinder und die freche Selbstbestimmung der Frau geht.«[13] Thunberg war (und ist) durch ihre bloße Existenz, ohne es je gewollt zu haben, ein Frontalangriff auf den automobilen toxischen Maskulinismus.

Es wird aber nicht nur gehasst und verspottet, sondern auch gelobt: die deutsche Autoindustrie, der Diesel, der Verbrennungsmotor und natürlich der Auto-Mann.[14] Als Titelfoto auf Facebook ist im Juni 2020 zu sehen ein Tümpel im Hintergrund und im Vordergrund zwei männliche Hände im kräftigen Handschlag mit weißem Hemd und Sakko.

Abb. 91: Logo von Fridays for Hubraum auf Facebook, 2020.



12 Der Initiator Christoph Grau in: Galileo, Pro Sieben vom 19.11.2019: Was steckt hinter »Fridays for Hubraum«?, https://www.prosieben.de/tv/galileo/videos/2019314-was-steckt-hinter-fridays-for-hubraum-clip vom 28.07.2021.

13 Georg Seeßlen: Das zweite Leben des »Dritten Reichs«. (Post)nazismus und populäre Kultur (= Texte zur Zeit, Band 1), Berlin: Bertz + Fischer 2013, S. 169.

14 Auch Tesla findet man verkehrt, richtige Autos haben einen Verbrennungsmotor.

Manche FfH-Männer verstehen sich als Arbeiter gegen eine sie bevormundende dekadente Intellektuellen-Klasse. Die simulierte klassenkämpferische Geste soll ihre Niedertracht gegen Frauen und Kinder rechtfertigen: Weil man Arbeiter sei, lässt man sich von Denen-da-oben gar nichts sagen und könne daher auch alle ethischen Vorbehalte ablegen. Tatsächlich wird die nur implizit konstruierte Klassenposition jedoch eher mit etwas gleichgesetzt, das die Umrisse der »deutschen Volksgemeinschaft« hat. Ihre vermeintlich bodenständige Gemeinschaft ist die des Deutschen Herrenmenschentums. Die bösartige kleine Elite denkt man sich als Intellektuelle, Linke und Liberale, nie jedoch als herrschende Klasse im Kapitalismus.

Dieser Maskulinismus ist alt, obwohl er sich regelmäßig ein ganz neues zeitgemäßes Mäntelchen umhängt. Um die Kontinuität zu zeigen, habe ich in der Tabelle 20 FfH mit Marinettis Futurismus-Männern verglichen. Marinetti hat seine Thesen ein Jahrhundert früher im französischen Le Figaro verbreitet und durchaus einen gewissen sprachlichen Stil erreicht. Inhaltlich gibt es trotz des Abstands von 100 Jahren erstaunlich viele Parallelen.

Mit einer Auflage von ungefähr 80.000 war die Verbreitung der Zeitung geringer als die der Facebookgruppe. Jedoch, in den finanziell gehobenen sozialen Schichten mit Zeitungsabonnements dürfte die Texte der Futuristen bekannt gewesen sein. Der größte Unterschied liegt im Wunsch nach Umsturz alles Alten, der heute offensichtlich weniger notwendig ist, denn der Auto-Mann ist schlechte Normalität geworden. Zudem kann sich selbst FfH nicht mehr so unverblümt frauenverachtend und kriegsverherrlichend ausdrücken wie Marinetti und findet deshalb gewundene Pfade.

Tabelle 20: Vergleich von Fridays for Hubraum und den italienischen Futuristen-Männern

	Futuristen 1909 – 1918[15]	Fridays for Hubraum[16]
Gemeinsamkeiten		
Automobilverherrlichung	ja	ja
Lob des Nationalismus	ja (des neuen)	indirekt (des alten)
Verachtung von Frauen	ja (ganz allgemein)	indirekt (an Gegnerinnen wie Tina Velo von Sand im Getriebe und Thunberg)

15 Quellen: Daniela Zenone: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung (= Schriftenreihe: Forschungsschwerpunkt Technik – Arbeit – Umwelt, Abteilung Organisation und Technikgenese gGmbH, 02–115), Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH 2002, und Zeev Sternhell: The birth of fascist ideology. From cultural rebellion to political revolution, Princeton, NJ: Princeton Univ. Press 1994.

16 Quelle: Twitter, Blog; Facebook durch Volksverpetzer.de.

Hass auf Feminismus	ja (offen)	ja (implizit)
Lob anderer Maschinen	ja (Eisenbahn)	ja (Atom- und Kohlekraftwerke)
Lob des Rasens	Ja, explizit	indirekt (Ablehnung des Tempolimits auf Autobahnen)
Lob des patriarchalen, tendenziell faschistischen Maskulinismus (G. Mosse)	ja, explizit	indirekt, implizit enthalten in den Beschimpfungen und Drohungen
Feindschaft zum Rationalismus bei Bejahung der technischen Errungenschaften	ja	ja (zu Ökologie, Geistes- und Klimawissenschaft)
Antiökologie	(Ökologie noch unbekannt)[17]	ja
Verherrlichung von Gewalttaten als solche	ja	indirekt (bezogen auf bestimmte Personen)
Anthropomorphisierung, Erotisierung und Feminisierung von Autos	ja	ja, qua Ästhetik der Fotos
Anti-bürgerliche Provokation als Stilmittel	ja	anfangs, später weniger
Unterschiede		
Lob des Patriarchen-Helden-Mannes	ja	nein
Ablehnung anderer Maschinen	nein	ja (erneuerbare Energien)
Mord und Vergewaltigungsdrohungen	nein	ja
Pädosexuelle Phantasien[18]	nein	ja
Finanzielle Hilfe durch eine rechte Partei[19]	nein	ja
Beeinflusst durch den Faschismus	nein	ja
Eigener Beitrag zum Faschismus[20]	ja	?
Lob des irrationalen Rausches	ja	nein
Lob von Revolution und Anarchie	ja	nein

17 Als Prinzip der Rücksichtname und des Rationalismus wäre sie abgelehnt worden.

18 Eine Vergewaltig der minderjährigen Thunberg und eine Vergewaltigung von anderen minderjährigen FFF-Aktivistinnen (der Mädchen und jungen Frauen) wurde regelmäßig angedroht und als solche öffentlich zur Schau gestellt, kommentiert, angefeuert und so weiter.

19 Die Facebookseite FfH wurde von der AfD finanziell unterstützt. Vgl. T. Laschyk: Natürlich ist FFF größer.

20 Dem Futurismus hat Sternhell einen wichtigen Beitrag zur Genese des lateinischen Faschismus nachgewiesen. Bei FfH ist es eher andersherum, die Gruppe ist finanziell und inhaltlich von der »neuen Rechten« (auch gegen ihren erklärten Willen) unterstützt worden. Ob die Auto-Liebe selbst einen kreativen Beitrag zur neuen Rechten oder einem neuen Faschismus leistet, ist offen.

Lob der Großstadt	ja	nein
künstlerischer Wert	ja	nein
Lob des Kampfes	ja	nein (feiger Mord ist das Gegenteil)
Verherrlichung des Krieges	ja	nein
politischer Anti-Demokratismus: Zerstörung des Parlamentarismus, der bürgerlichen Freiheiten	ja	?
Zusammenschluss mit faschistischen Kampfbünden	ja[21]	nein
Verteidigen eines alten Zeitgeistes	nein	ja
Verteidigung des imperialen Lebensstils	nein	ja
Einfordern eines außenpolitischen *neuen* Imperialismus	ja	nein

Der vom Auto gestützte Maskulinismus ist soweit normalisiert, dass er weder erklärt noch eingefordert werden muss. Im Gegenteil, jede Erwähnung und Diskussion zerstört seine behauptete »Natürlichkeit«. Insofern ist die Verteidigung einer als »natürlich« behaupteten Ordnung eine Contradictio in Adiecto. Insgeheim weiß FfH sehr gut um die kulturelle Konstruiertheit der eigenen Identität. Dass eine halbe Million dem ihre Zeit widmen, heißt nichts anderes, als dass dieser Maskulinismus brüchig geworden ist. Der Futurismus war sein Anfang, Hitler und Mussolini seine Triumphzüge und die Klimagerechtigkeits-Bewegung ist einer seiner Sargnägel.

Die Autobahn-NS-Apologie

Der Philosoph Todorov stellte folgendes Axiom auf, dem ich vollauf zustimme: »Deutsche sollen über die Singularität des Holocaust reden, Juden über seine Universalität.«[22] Die Gründe sind allgemein verständlich: Es kommt einem Verbrecher nicht zu, über die Allgemeinheit seiner*ihrer Tat zu räsonieren, sie ist in ihrer Partikularität anzuerkennen. Der Satz »aber die Autobahn…« zielt jedoch auf den universellen Wert dieser Straße und vermengt das ihr anhaftende »absolute Böse« wie Neiman es nennt, mit dem endlosen Strom von Menschheitsverbrechen.[23]

Antifaschistinnen bringen den Holocaust, die KZ oder den Vernichtungskrieg zu Sprache, aber nicht die Autobahn. Welcher Nachkomme der Opfer würde die »Straße

21 Ab 1919 mit Arditi und Fasci die Combattimento.

22 Tzvetan Todorov, in: Susan Neiman: Von den Deutschen lernen. Wie Gesellschaften mit dem Bösen in ihrer Geschichte umgehen können, München: Hanser Berlin 2020, S. 44.

23 Im englischen Original etwas treffender: »absolute evil«. Ins Deutsche übersetzt als »absolutes Böse«.

des Führers« als Rechtfertigung oder gar als Entschuldigung akzeptieren? Es sind vor allem ehemaligen Nazis und ihre Fürsprecher*innen, von denen die Autobahn sehr bald zur Sprache kommt und spät oder gar nicht der Holocaust.[24]

Ein Beispiel unter vielen, jedoch gut dokumentiert, ist der Auftritt der ehemaligen Moderatorin der Tagesschau Eva Hermans in der Johannes B. Kerner Talkshow im Jahr 2007. Herman, die heute zu den Youtube-Stars der »neuen Rechten« gehört, hatte sich in mehreren Büchern wohlwollend über den »Nationalsozialismus« geäußert. In der Talkshow baute Johannes Kerner ihr mehrmals eine Brücke, um zu widerrufen. Das tat sie jedoch nicht. Zum Eklat und Rauswurf kam es gleichwohl erst, als sie das aber-die-Autobahn-Argument ins Feld führte. Zuvor verteidigte sie die Mutter-Förderung und bot die 68er als Sündenböcke für einen allgemeinen Werteverfall an. Schon vor Pegida warf sie der Presse eine allgemeine »Gleichschaltung« vor. Aber zum Skandal in der Talkshow kam es erst beim Stichwort Autobahn. Hier ist die Stelle im Wortlaut:

> Eva Herman: Ich möchte nicht mehr zu Ihnen [Prof. Wippermann] Stellung nehmen. Ich möchte auch nicht mehr Stellung nehmen zu weiteren Vorwürfen in diesem Zusammenhang. Denn nochmal, sie müssen nur Google eingeben, und da können sie jede Zeitung durchgehen, welche Zeitung diesen Begriff [Gleichschaltung] bereits benutzt hat. (Zwischenrufe Kerner und Wippermann)
> Natürlich ist er [der Begriff Gleichschaltung] da [im »NS«] benutzt worden, aber es sind auch Autobahnen damals gebaut worden und wir fahren heute drauf.
> [Verwirrung und Tumult im Publikum; Wippermann ruft dazwischen: »Adolf hat die Autobahn gebaut, ja das war's ja, das Autobahnargument ist das beste…«]
> [Verwirrung auf dem Podium, kurzes Durcheinanderreden]
> Eva Herman: Nein, Nein!
> Margarete Schreinemakers: Das kann nicht sein, was du hier sagst, tut mir leid, egal wer hier auch immer applaudiert, es tut mir leid, das kannst du so nicht sagen.
> Eva Herman: Wir sitzen jetzt hier…
> Margarete Schreinemakers: Es geht nicht (unverständlich) Autobahn (unverständlich) Ich möchte nicht mehr …
> [kleine Pause, Mario Barth erzählt eine Anekdote über sich und seine Freundin]
> Kerner: Ich versuch's noch mal anders, es gibt Dinge, die sind einfach problematisch […] ich persönlich […] was heißt persönlich, die gehen nicht, und Autobahn geht eben auch nicht. (stockt) ich versuch's nochmal anders. (stockt) Autobahn geht halt nicht, finde ich.

Herman wurde dann hinausgebeten und verließ die Talkshow und damit in gewisser Weise die gute Gesellschaft der BRD. Seither nimmt sie kein Blatt mehr vor den Mund. Zehn Jahre später resümierte sie in einem Video auf Youtube, eine große Verschwörung

24 Gudrun Brockhaus: Schauder und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot, München: Kunstmann 1997, S. 11-45.

unterstellend: »Da gibt es Dinge, die nie in einer öffentlichen Talkshow gesagt werden sollten. Zum Beispiel Mutter, oder Autobahn. Autobahn, Autobahn!«[25]

Es ist kein Zufall, dass die rechte Version von Wikipedia, Metapedia, die größte Sammlung von Fotos der Reichsautobahn hat, dass es fast immer entsprechende Youtube-Kanäle sind, die Originalfilme online stellen. Diese werden meist gar nicht weiter kommentiert, die Aussage wirkt implizit umso besser. Das Dritte Reich und seine Verbrechen werden mit Verweis auf den Universalismus und die Modernität dieser Straße implizit entschuldigt, unsichtbar gemacht oder sogar indirekt gelobt. Internet-Autor*innen haben üblicherweise ein leicht gehobenes Bildungsniveau und sind unter 50. Das ist ein weiteres Indiz, dass diese Kontinuität von der dritten oder vierten Generation nach der eigentlichen Nazigeneration ausgeht. Die Apologie ist intergenerational geworden und sie kann heute genauso gut von Jugendlichen und sogar erfolgreicher von Frauen vorgetragen werden. Paradoxerweise hat eine Frau das männlichste Argument vorgetragen, und möglicherweise war das Teil des Skandals. Die Wellen waren nicht so hochgeschlagen, solange Herman bei »ihren«, den weiblichen und mütterlichen Themen geblieben war. Der Genderaspekt des ganzen ist, dass sie sich als Frau das Recht nahm, in die Männerdomäne Autobahn einzudringen und sich die Meriten der NS-Identitätspolitik für Männer aneignen wollte (siehe Kapitel 8). Auch hier hat vor allem die BRD versagt und einer Hermann den Boden bereitet. Warum hat nicht Gudrun Brockhaus 20 Jahre vorher im Fernsehen als Frau über die Autobahn sprechen können? Anfang der 1990er Jahre wäre in der in gewisser Weise neuen BRD eine gute Zeit dafür gewesen. Aber dafür hätte die Öffentlichkeit geneigt sein müssen, einer intellektuellen Frau als Wissenschaftlerin zuzuhören und sich in gewisser Weise die Leviten lesen zu lassen. Das Leviten-Lesen übernimmt stattdessen heute die »neue Rechte« vom Standpunkt des »arischen gesunden Volksempfindens«.

Der Historiker Wolfgang Wippermann, der Herman in der Talkshow am deutlichsten zurechtwies, sah sich später zu einem kleinen Büchlein genötigt, um sich zu verteidigen, nachdem er von der BILD und deren Leserinnen per E-Mail hart angegriffen wurde. In Vorwegnahme des neu-rechten Pöbels wurde er zum Volksverräter und Feind erklärt, was ihn ernstlich verwundert zu haben schien. Die sprunghafte Faschisierung eines Teils der Deutschen nahm er schon vorweg, ohne seinem Wissen in den unvermeidlich pessimistischen Wegen folgen zu wollen:

»In ihm [dem Historikerinnenstreit der sonst schweigenden Massen] ging es aber nicht um die Verbrechen Hitlers […] sondern um die Verdienste Adolf Hitlers, die er sich trotz allem erworben habe – unter anderem durch den Bau der Autobahn und die Förderung der Familie. Darüber sowie über die sonstigen Werte […] müsse man jedoch schweigen, weil die Presse »gleichgeschaltet« und die Öffentlichkeit von den »68ern« und »den Juden« kontrolliert werde.« »Ein kritischer Bildleser befürchtete schon ein böses Erwachen bei der nächsten Bundestagswahl.« Man brauche »nur die Stammtischgespräche verfolgen.« Doch, wiegelte Wippermann ab, »das ist sicherlich etwas

---

25 Wissensmanufaktur: Zehn Jahre nach Kerner: Eva Herman packt aus. auf YouTube publizierte Stellungnahme von Herman vom 19.09.2017, https://www.youtube.com/watch?v=odoOkXN3hjE vom 28.07.2021.

übertrieben.«[26] Wie sich mit dem späteren Erfolg von Pegida und AfD gezeigt hat, war das überhaupt nicht übertrieben.

Georg Seeßlen spricht von einem »tektonischen Geschichtsrevisionismus«, dessen Ziel nur sein könne, »schließlich den Faschismus selbst zu rehabilitieren.« Aus der zweiten und dritten Schuld der Nachgeborenen werde so aus der Verdrehung der Geschichte und Erinnerungskultur eine vierte Schuld selbst der jüngsten Generation.[27]

Wippermann sah das alles nicht kommen und wollte auch die Autobahn als vermeintlich ideologiefreie Errungenschaft der Moderne nicht dem Geschichtsrevisionismus überlassen:

»Verdeutlichen lässt sich das gut am Beispiel der Autobahn. Über sie kann man natürlich ganz gewöhnlich und zweckfrei reden […] taucht in diesem Zusammenhang jedoch direkt oder indirekt das Wort Nationalsozialismus oder der Name Hitler auf, erhält »Autobahn« einen ganz anderen Kontext.«[28]

Er verkannte den Ursprung der deutschen Reichsautobahn und ihre symbolische Aufladung. Zwar konnte ihm die Ideologie der Nachkriegszeit, ihre Verbundenheit mit der Autobahn nicht fremd geblieben sein. Aber er wollte die Autobahn und den Automobilismus nicht ideologiekritisch betrachten, er wollte sie vom NS getrennt wissen, und war auf diese Weise selbst ein Vertreter der Ideologie der alten Bundesrepublik – welche in eben jener Talk Show zu Grabe getragen wurden. Es ist eben gerade nicht möglich, in Deutschland über die deutsche Autobahn gewöhnlich und un-ideologisch zu sprechen. Wer von Hitler und Holocaust nicht sprechen will, soll auch von der Autobahn und auch vom Auto-Mann schweigen!

Die Brockhaus'sche Psychoanalyse zeigte selbst mit unvollständiger Quellenarbeit die Autobahn als größten Erfolg der Propaganda und größten »Positivposten« zur späteren Legitimierung des eigenen Mitmachens und der Schuldentlastung. Das war in den späten 1980er Jahren, in der alten Bundesrepublik. In der gegenwärtigen Berliner Republik gilt das nicht mehr. Das Mitmachen zu entschuldigen ist kein großes Thema mehr, weil die Betroffenen nicht mehr leben. Und von der Notwendigkeit, das Dritte Reich mit dem Verweis auf die angeblich guten sechs Jahre zu entschuldigen, sehen viele Deutsche sich heute dank der Erfolge der Äquidistanzierung von DDR und Drittem Reich oft schon befreit.[29] Diesem »tektonischen Geschichtsrevisionismus« ist mit dem Mitteln der alten BRD nicht beizukommen und Wippermanns Angriff war deshalb von

26 Wolfgang Wippermann: Autobahn zum Mutterkreuz. Historikerstreit der schweigenden Mehrheit, Berlin: Rotbuch-Verl. 2008, S. 8.

27 G. Seeßlen: Das zweite Leben des »Dritten Reichs«, S. 41.

28 Ebd.

29 Die populäre Äquidistanzierung vergleicht unvergleichbares und resümiert jedes Mal eine ebenso schwere Schuld, wobei die eine die andere aufheben soll. Überspitzt heißt es bekanntlich: Schuld war der Bolschewismus, Stalin war genauso schlimm, die DDR war genauso schlimm, die Vergewaltigungen durch Rotarmisten waren genauso schlimm, die Gulags waren genauso schlimm und irgendwie waren wir alle irgendwie Opfer von irgendwelchen totalitären Diktaturen – und schon sind Holocaust und deutsche Kriegsschuld relativiert und fast verschwunden. Für einen Überblick der veränderlichen Erinnerungen und Historiographie siehe Traverso, Enzo, Gebrauchsanleitung für die Vergangenheit.

vornherein zum Scheitern verurteilt. Er wollte die Autobahn, die ja immer noch außerordentlich positiv konnotiert ist, nicht in der Waagschale der vermeintlich guten Leistungen des »NS« belassen. Er wollte es den Apologet*innen schwerer machen und ihnen ihr bestes Argument nehmen, mit einer einfachen Verleugnung der Tatsachen. Das war gut in der Intention, aber erfolglos im Ausgang, denn es führt zum durchschaubaren Opportunismus. Den hatte schon Herman entkleidet, denn formal hatte sie erst einmal Recht mit der Aussage, dass »wir« auf Hitlers Autobahn fahren (fast ein Viertel des heutigen Netzes in Deutschland sind Hitler-Autobahnen).

Wippermann bediente das Narrativ, unter Hitler sei alles schlecht gewesen. Aber das stimmte für überzeugte Nazis noch nie. Es lässt sich nicht leugnen, dass es vielen »arischen« Deutschen unter Hitler gut ging. Er appellierte damit an den Opportunismus beim Publikum: Wer Hitler wählt, bekommt die totale Zerstörung und Niederlage. Wer aber amerikanischen Konsumismus und Demokratie wählt, bekommt ein eigenes Häuschen und Auto und eine Bundesautobahn. In sehr groben Zügen war das der Konsens der alten BRD, und er hat viele Jahrzehnte gehalten. Er hat der Mehrheit der Deutschen die einfache Tatsache nicht zugemutet, dass sie an einem monströsen Verbrechen mitgetan haben, und das vom ersten Tag an. Daraus wäre die ethisch harte Einsicht gefolgt, dass sie folglich, als Verbrecher*innen die sie waren, sich weder über Flächenbombardement noch Invasion aus zwei Himmelsrichtungen zu beklagen hatten.

Herman hat ihre schlechte Sache gut vertreten und die Talkshowgäste ihre gut gemeinte Sache schlecht. Es ist bezeichnend, wie sehr alle Beteiligten ins Stottern kamen und für einen Moment fast die Sprache verloren. Hermann hatte in ein Wespennest gestochen. Gleichwohl konnte niemand ernstlich überrascht sein, dass sie irgendwann auf die Reichsautobahn kommen würde. Die »Autobahn« war und ist die heimliche ideologische Verbindung von BRD und Drittem Reich (siehe Kapitel 12). Das Schweigen darüber ist der Teil der Realität, der aus ihr ausgeschlossen werden muss, um sie ertragen zu können. Laut Slavoj Zizeks Filmtheorie und Interpretation von Jaque Lacans Psychoanalyse kann ein solch ausgeschlossener Splitter der Realität nur in Filmen, insbesondere in Horrorfilmen inszeniert werden, denn eine Rückkehr des verdrängten Realen ist ansonsten unerträglich.[30]

Autobahn als rechter Raum

Zweifellos ist die deutsche Autobahn das, was die Architekturzeitschrift Arch+ einen »rechten Raum« genannt hat. An sie lässt sich so wenig schuldlos anknüpfen wie an klassizistische Architektur aus der Zeit vor dem Faschismus, weil diese zu ihm geführt hat. »Diese Dialektik der Geschichte wollen die Rekonstruktionsbefürworter nicht wahr haben.«[31]

30 Während die frühen Zombie-Filme der USA in Supermärkten spielen, hätte das deutsche Pendant im Stau auf der Autobahn spielen müssen.

31 Geschichtsphilosophische Thesen 1938/40, Frankfurt a.M. 1965, S. 83, in: Anh-Linh Ngo: »Editorial«, in: Arch+ 2019 (05), S. 1-4, hier S. 1.

Wenn aber schon das rekonstruierte Schloss der Hohenzollern in Berlin ein »rechter Raum« ist, weil es deren Schuld an Rassismus und Imperialismus, am Genozid an den Nama, Herero und die Mitschuld für den Ersten Weltkrieg hinter Glanz und Pracht verschwinden lassen will, muss dann die »Straße Adolf Hitlers« nicht umso mehr als solcher gelten? So bleibt der Terminus »rechter Raum« für die Autobahn zu schwach. In Abwesenheit einer Vergangenheitsaufarbeitung sind jede neue Autobahn, jeder Spatenstich und jede Eröffnungszeremonie immer ein implizites und non-verbales Re-enactment der Reichsautobahn-Zeremonien. Wenn Potsdams Garnisonskirche ein stark von Hitler belastetes Gebäude ist, dann ist die von ihm selbst gebaute Architektur eher ein latent faschistisch-nationalsozialistischer als nur ein rechter Raum.

Der Terminus »rechter Raum« ist natürlich eine Warnung vor der Wirkung von Architektur. Auch in dieser Hinsicht ist die Autobahn potenter als eine nur angeschaute Architektur, denn sie wird von Millionen benutzt und co-produziert. Dass daraus eine Prägung der Nutzer*innen folgt, haben die Nazis selbst betont. Ein Auto-Autor pries 1938 die »große Ruhe […] über den Straßen des Führers. So groß und einfach, wie sie selbst sich einfügen in die Natur, so fügen sie zugleich den, der auf ihnen fährt, wieder ein in die beseligende Einheit der Natur […].[32]

Die Frankfurter Allgemeine Zeitung 1939:

> »Auf der Bahn […] scheinen wir nicht mehr selbst sehr tätig zu sein […]. So sehr sind wir passiv und so sehr prägt sich der große Schwung der Bahn unserer Empfindung ein, daß sich schließlich das Verhältnis umzukehren scheint: es ist die Bahn, die aktiv ist: sie bewegt sich schnell und glatt, ohne Reibung und Gewalt auf uns zu und saugt den Wagen unwiderstehlich in sich hinein. […] Es ist, als ob der eigene Leib, der in seiner glatten Metallkapsel geborgen ist, an der Autobahnkurve im raschen zügigen Gleiten die Gestalt dieser Landschaftsgebilde abtastete, nachführe.«[33]

Das anklingende Natur-Kultur Verhältnis im Erlebnis der Autobahn war geplant und gewünscht. Es wurde vom »Reichslandschaftsanwalt«, dem braunen Naturschützer Erwin Seifert, selbst nach dem Krieg noch erfolgreich eingefordert. Seifert fand, die älteren Straßen des 19. Jahrhunderts würden ihre Nutzerinnen indoktrinieren mit der politischen Philosophie ihrer Erbauer*innen: »In der Verachtung, die sie allem Lebendigen zeigen, haben sie Amerikanisches oder Russisches an sich, gehören sie zur Steppe, sind fremd der deutschen Landschaft und fremd der deutschen Seele. Es ist nicht abwegig zu denken, dass auch die Benutzer dieser nüchternen Fahrflächen fremd werden dem

---

32 »Hier nun auf den Autobahnen wird der Blick frei, und zum ersten Male genießt der Fahrer trunken das Glück des Fahrens selbst. Im Hundertkilometertempo gleiten die Herrlichkeiten der Welt dahin […]. Eine große Ruhe liegt über den Straßen des Führers. So groß und einfach, wie sie selbst sich einfügen in die Natur, so fügen sie zugleich den, der auf ihnen fährt, wieder ein in die beseligende Einheit der Natur, die den Menschen empfängt, der ihnen entlaufen war in die Hast und Künstlichkeit der Städte, wie einen endlich zur Mutter, heimgekehrten Sohn.«
Wilfrid Bade: Das Auto erobert die Welt. Biographie des Kraftwagens. Berlin 1938, S. 331, in: Erhard Schütz: Jene blaßgrauen Bänder. Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des »Dritten Reiches«, in: Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur (IASL) 18 (1993 (ersch. 1994)), S. 76-120, hier S. 107.

33 Walter Dirks: Feuilletons im Nationalsozialismus (Anm. 135), S. 150 u. 138f, in: Schütz 1993, S. 107.

eigentlichen deutschen Volk.«[34] Die Reichsautobahn hingegen machte der bekennende Antisemit Seifert zu einem Kunstwerk des Dritten Reichs: »aus der Zerspaltung des 19. Jahrhunderts heraus zur Ganzheit, aus der Enge des Spezialistentums zur Überschau. Damit aber ist der Weg aufgetan zu der Möglichkeit, daß auch die Straße wieder mehr ist als nur ein technisches Bauwerk, daß sie zum Kunstwerk wird. Kunst jedoch ruht auf Gesetzt, nicht auf Willkür, und jedes Kunstwerk ist erst vollkommen, wenn es in Einklang steht mit allem, woraus und worauf es wirkt. Aller nurtechnischen Ausfeilung zum Trotz ist also die Straße ein Kunstwerk erst dann, wenn sie in Einklang, in Harmonie steht mit der Landschaft, durch die sie führt.«[35] Äquivalent zur »arischen« und »entarteten« Kunst sprach er von der »entarteten Straße«. Die Straße des Führers war somit eine völkische und »arische«, eine Deutsche Straße mit großem »D«.[36] (Der gleiche Seifert war es, der mithalf, seiner Autobahn in den 1950er Jahren die amerikanischen Bill Boards, die riesigen Werbetafeln, zu ersparen, weil sie das Kunstwerk schädigen würden. Dabei ist es bis heute geblieben.) Die Autobahn sollte daher dem Erlebnis und der Intention ihrer Erbauer nach als faschistischer Raum gelten und heute entsprechend behandelt werden. Ein Zurückstufen zur Bundesstraße, ein niedriges Tempolimit und eine Dekonstruktion ihrer Ästhetik wären richtige und machbare Schritte.

Reaktionäre Moderne als trojanisches Pferd

Die tragende Säule der Ideologie der Autobahn ist der Versuch, einen wichtigen Aspekt des Dritten Reichs zu universalisieren: seine Moderne. Es wird heute selbst in renommierten Kunstausstellungen oft fälschlich behauptet, die »reaktionäre Moderne« oder auch »Deutsche Moderne« sei identisch oder ein natürlicher Teil der allgemeinen Moderne des 20. Jahrhunderts gewesen. Das hat der italienische und deutsche Faschismus schon selbst von sich behauptet, und wir sollten ihm nicht glauben (siehe Kapitel 3). Gleichwohl ist tatsächlich nicht zu leugnen, dass die Teufelstalbrücke der A4 an die glatte Beton-Architektur des Bauhauses erinnert. Die Rennwagen von Mercedes und Auto Union hatten in ihrer Stromlinienform etwas futuristisch-utopisches und wären andernorts nach den Gesetzen der Aerodynamik wohl ähnlich gebaut worden. Nur ist es ebene eine Tatsache, dass das Bauhaus sich eben nie mit dem Auto und Autobahnen befassen wollte.

---

34 Alwin Seifert: Baum und Strauch an der Straße, S. 19, in: Carla Dondera: Straßenbau soll Kunst sein. Die Ästhetik der Autobahn im Nationalsozialismus – Eine Analyse der Beiträge Alwin Seiferts in der Zeitschrift »Die Straße«. Hausarbeit, Berlin 2019, S. 19.

35 Alwin Seifert: Die landschaftliche Eingliederung der Straße, S. 38, in: C. Dondera: Straßenbau soll Kunst sein, S. 14.

36 Renger – Patzsch: »Die Straße entartet wie die Landschaft, in: Alwin Seifert: Straße und Landschaft, in: Die Straße, Ausstellung in München 1934 Juni – September (amtlicher Führer), München 1934, S. 150 – 157, hier S. 154, in: C. Dondera: Straßenbau soll Kunst sein.

Abb. 92: Die Teufelstalbrücke Der Autobahn 4 in Thüringen, erbaut 1938, ist ein Ausnahme, da sie mit der Sichtbetonbauweise an die Moderne des Bauhauses erinnert und nicht wie üblich mit Naturstein heimatlich verblendet wurde; Jörg Blobelt, 1988, Wikimedia.



Abb. 93: »Silberpfeil« Rennwagen von Daimler Benz; Foto: Daimler-Benz.

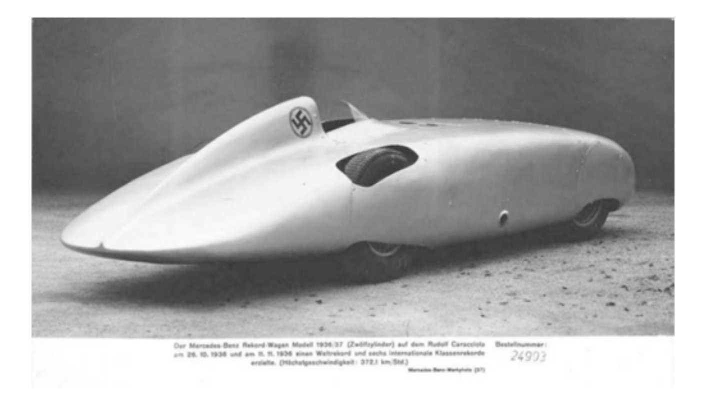


Abb. 94: Das Cover von John Heartfield für Ilja Ehrenburgs Buch »Das Leben der Autos« von 1930 zeigt die Rückseite der Moderne des Automobilismus.

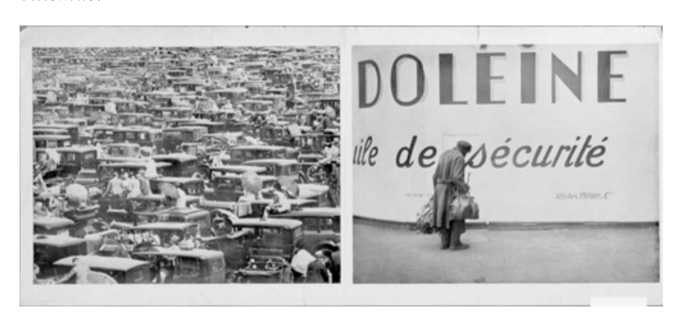


Abb. 95: Ein Junge betrachtet 1937 im anti-Hitler Film Inside Nazi Germany ein Propagandaplakat der Wehrmacht mit Panzer und Motorrad, daneben hängt ein antisemitisches Plakat des Stürmers, das den links zu sehenden Willen zum Krieg »dem ewigen Juden« unterstellt; Autor: Julien Bryan, 1938.



Abb. 96: Propagandaplakat für den Vernichtungskrieg gegen die Sowjetunion. An Stelle des Rennwagens tritt hier der Panzer und lädt zur Identifikation mit dem Fahrer ein. Die Runenschrift »nach Osten« kontrastiert mit der ansonsten modernen Bildsprache des Fotos. Panzer und Fahrer sehen nach rechts, also Richtung Sowjetunion, als Grenze ist sogar der Übergang von Beton auf wilden Boden zu sehen; Fotograf: unbekannt, Postkarte der Serie »Vorwärts nach Osten« 1941 oder 1942, ergänzt um ein Gedicht unter dem Titel, 3.Reich/heute: Bundesarchiv.



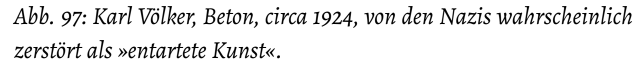


Abb. 97: Karl Völker, Beton, circa 1924, von den Nazis wahrscheinlich zerstört als »entartete Kunst«.



Abb. 98: Ein befreiter Häftling klagt seinen Peiniger, einen SS-Mann, an, Buchenwald 1944; Foto: Harold M. Roberts (US Army, 3rd armored division) 14.4.1945, der Mann links ist befreiter Zwangsarbeiter aus der Sowjetunion; Wikimedia/Creative Commons.



Abb. 99: KZ-Häftlinge bejubeln ihre Befreiung durch die Alliierten 1945. Die seltenen Fotos werden von der VVN-BdA (Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes – Bund der Antifaschisten und Antifaschistinnen) und ähnlichen Gruppen verwendet, um für einen Feiertag am 8. Mai zu werben.



Ilja Ehrenburgs Buch »Das Leben der Autos« zeigt die Ambivalenz des Autos, als Bequemlichkeit für die einen und brutale Ausbeutung für anderen. Die beiden dazu gelieferten Cover von John Heartfield illustrieren diese dunkle Seite der Moderne. Es zeigt einen einsamen Mann mit seinem ganzen Habe. Die unterschiedslose Masse jedoch, in der unser Blick sich verliert, ohne Halt, ist die der Autos in einer Fabrik. Im Gegensatz zur Deutschen Moderne und seinen Inszenierungen, wird hier jedoch das Auto als unangenehme Masse gezeigt, die den einzelnen Menschen in seiner Verletzlichkeit zu verschlingen droht. Was den ganzen Unterschied macht, ist dass wir als Betrachter*in eingeladen sind, uns mit dem Menschen zu identifizieren, der erniedrigt und geächtet ist, der leidet. Das Auto tritt uns als feindliche Maschine entgegen. Das ganze Gegen-

teil davon ist die NS-Moderne. Die Autos sind immer als Einzel-Objekt ausgestellt, und der leere Sitz lädt uns ein, es in Besitz zu nehmen. Der Produktionsprozess und alles Weltliche sind ausgeblendet, das Industrieprodukt, das auch der »Silberpfeil« war, wird als Kunst überhöht. Während Heartfield uns die Moderne in ihrer Stärke zeigt, ist die Stärke weder gut, wie sie es im Faschismus immer sein soll, noch fehlt die Kehrseite, die Schwäche der Arbeiter im Norden und Süden, die Unfreiheit auf den Kautschuk-Plantagen für den Freiheitsgewinn in den Metropolen des Nordens. Das Silberpfeil-Foto ist typisch für diesen Topos, es lässt gerade keinen Abstand zu, der zu Nachfragen und Nachdenken einlädt. Bis auf das Hakenkreuz am Heck ist dieses Auto stumm, es sagt uns nichts, sondern gibt mit seinen formlosen Formen Rätsel auf.

Zur deutschen Modernität der Auto-Ästhetik gehört sein gewalttätiger Bruder, der Panzer. Und auch hier werden wir eingeladen, uns mit einer Person, dem Fahrer, zu identifizieren. Die Formsprache und Inszenierung des Bildes ist gekonnt und ästhetisiert, was nicht ästhetisiert werden sollte. Diese futuristische Maschinenästhetik ist abermals ohne jede Ambivalenz, es gibt nur eine naheliegende Handlung, losfahren wie der Aufruf verkündet »vorwärts nach Osten.« Dass dies in altdeutschen gotischen Buchstaben gesetzt ist, bringt das reaktionäre Wesen von NS-Moderne und Auto-Lyrik auf den Punkt.

Dass die Moderne der futuristischen Maschinen kein Fremdkörper war, sondern Teil der Ideologie, zeigt das Bild aus dem Film Inside Germany von 1937. Ein Junge betrachtet ein doppeltes Propaganda-Plakat der Wehrmacht, das für die Wehrmacht und damit den Wehrdienst und Krieg wirbt. Hier nun wird die zuvor stillstehende Maschine in Bewegung versetzt. Im Fliegen und Rasen von Motorrad und Panzer kommen diese endlich zu ihrer Bestimmung und werden nicht ganz, aber fast schon im Kriegseinsatz gezeigt. Rechts daneben ist ein Plakat des Stürmers, das Panzer und Motorrad zum Sprechen des Wunsches bringt: Krieg. Nur dass der Kriegswunsch in der antisemitischen Wahnvorstellung wie so oft einer vermeintlichen ewigen »Natur des Juden« unterstellt wird.

Die wirkliche Rückseite, die Bruchstelle dieser Moderne, wären natürlich ebenfalls die Zustände in den Fabriken und Erzbergwerken, aber noch mehr als das, der Krieg. Die vom Propagandaministerium gewünschte Zensur von Foto und Film wirkt bis heute nach. Während wir mit neuerdings digitalisierten Bildern der Vorderseite des NS im Internet schier überflutet werden, wird die Kehrseite, zerstörte Panzer, zerstörte LKW und Autos der Deutschen sehr selten gezeigt. Die Aufnahmen aus dem sowjetischen Film sind Raritäten.

Als Antithese sehen wir ganz am Anfang ein Foto der Teufelstalbrücke der A4. Sie ist ungewöhnlich für die Nazi-Autobahn-Brücken, die ja sonst mit Naturstein und römischen Vorbildern gebaut wurden. Hier nun versagt eine ausschließlich ästhetische Kritik. Das Vorbild dieser Inszenierung von Sichtbeton könnten die von den Nazis geächteten Bilder von Karl Völker gewesen sein. Das Bild »Beton« von Mitte der 1920er Jahre wurde als »entartet« eingestuft und wahrscheinlich zerstört. Es ist eines einer Reihe von ähnlichen Motiven von Fabriken, mal mit mal ohne Arbeiter. Es zeigt uns eine Fabrik mit zwei Bahnschienen und nur glatten Flächen, an denen unser Blick immerzu abgleiten will, er gleitet nach unten oder oben hinaus, doch dort ist nichts als eine weiter Offenheit, die uns erschauern lässt oder mindestens im Zweifel, wie es dort

wohl weitergeht, wo die Menschen sind, wer sie sind. Das Wesen der modernen Kunst der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist diese kalte Schönheit, die zugleich auf das mögliche Verderben hinweist, die die Betrachterin gerade nicht in wohliger Sicherheit einbettet wie die Bilder des 19. Jahrhunderts.

Sabine Hossenfelder hat auf die Unsinnigkeit der Gleichsetzung von Schönheit und Wahrheit in der gegenwärtigen theoretischen Physik hingewiesen.[37] So sollte es uns nicht zu sehr verwundern, dass es den Nazis, der Verkörperung des absolut Bösen, mit den enormen Geldmitteln, die sie hatten, gelungen ist, das absolut Böse ästhetisch gut zu inszenieren, auch wenn oft die schlechte Intention, der Kitsch, die Falschheit durchschimmern oder auch offen zu Tage liegen. Im Bereich von Architektur, Autodesign und den Fotos und Filmen hat der NS ästhetisch neue Maßstäbe gesetzt. Gleichwohl ist das keine Rechtfertigung, daran festzuhalten. Die Abgrenzung hätte so deutlich sein können, auf eine weitere Ästhetisierung von Autos, Panzern und Autobahnen überhaupt zu verzichten, weil es in diesem Bereich so wenig eine nicht-NS-belastete Kultur gab wie beim nächtlichen Fackelmarsch oder der militarisierenden Jugendorganisation. (Und die DDR hätte auf Junge Pioniere und FDJ verzichten sollen.)

Der Glaube von Kuratoren wie Timo de Rijk von Ausstellungen, die in jüngster Zeit vermehrt Kunst und Industriedesign der Nazi-Zeit ausgestellt haben, es würde reichen, sie oft genug zu zeigen, um ihre Aura abzunutzen, ist im besten Falle naiv.[38] Im schlimmeren Falle nutzen Kurator*innen, die sich heimlich oder offen der neuen Rechten zugehörig fühlen, eine falsche Toleranz, um zur von Seeßlen befürchteten gut-Werdung des Faschismus beizutragen.[39] Seeßlen zeigt die ästhetischen Spuren des NS in der Populärkultur bis in die Gegenwart und stimmt darin mit anderen überein.[40] Nötig ist eine deutliche Unterscheidung der reaktionären Moderne von Marinetti, Braeker und Porsche einerseits, und der progressiven Moderne von Dada, Tatlin und Schönberg andererseits. Sie zu einer Moderne zu vereinigen hieße, die Unterscheidungsfähigkeit aufzugeben, die nötig ist, um die Wege, die von der Frühphase des Faschismus zum NS führten, zu erkennen und heute wiederzuerkennen.

Die Autobahn loben, das 3. Reich meinen

Das Lob der Deutschen Moderne ist enthalten im Lob der Autobahn und damit verwandt immer auch das Lob der angeblich friedlichen ersten sechs (tatsächlich eher

37 Sabine Hossenfelder: Das hässliche Universum. Warum unsere Suche nach Schönheit die Physik in die Sackgasse führt, Frankfurt a.M.: S. Fischer 2018.

38 Die Ausstellung »Design of the Third Reich« in dem Bosch Museum in den Niederlanden 2019 wurde kuratiert von Timo de Rijk. Vgl. Deutsche Welle: Netherlands: Nazi design exhibition stirs controvery 2019, https://www.dw.com/en/netherlands-nazi-design-exhibition-stirs-controversy/av-50413014 vom 28.07.2021. Ähnlich mit weniger offenem, aber umso perfideren NS-Bezug war die Ausstellung »Schliemanns Moderne« mit u.a. Arno Braeker im staatlichen Kunstmuseum Moritzburg, 2018, Halle, Sachsen-Anhalt.

39 Georg Seeßlen: Das zweite Leben des »Dritten Reichs«. (Post)nazismus und populäre Kultur (= Texte zur Zeit, Band 1), Berlin: Bertz + Fischer 2013.

40 Harald Welzer (Hg.): Das Gedächtnis der Bilder. Ästhetik und Nationalsozialismus, Tübingen: Ed. Diskord 1995, S. 88.

zehn)[41] Jahre des Dritten Reichs.[42] Die Autobahn war der historisch erste Versuch der Universalisierung des Holocausts (Kapitel 12). Damit war sie die Vorläuferin der späteren Gleichsetzung von Hitler und Stalin, von Ribbentrop-Molotov-Pakt und Münchner Abkommen, von der Besetzung Palästinas mit der Sowjetunion, und neuerdings sogar von DDR und Drittem Reich.[43]

---

41 Die realistischere Zählung der für arische Volksgenossen guten Jahre ist bis zur ersten Niederlage vor Moskau, das wären neun Jahre, oder bis zur großen Niederlage in Stalingrad, Ende 1942, dann sind es fast zehn gute Jahre für »Deutsch fühlende« Zeitungsleser*innen gewesen.
Für »unpolitische« Menschen wie meine Großmutter, die es vorzogen, nur ihre direkte Umgebung zu sehen und sehen zu wollen, gingen die guten über in die noch erträglichen Jahre, gemessen am eigenen Lebensstandard und den Ereignissen im kleinen Umfeld. Erträglich war es im ländlichen Raum die vollen zwölf Jahre, bis zur Invasion durch die US-Armee oder Rote Armee und den Beginn der deutschen Hungerjahre, also bis Ende 1944 oder Anfang 1945.
Siehe auch Petra Seedorff: Unter Hitler war nicht alles schlecht? Fakten wider die Mythen und Legenden über die »guten Seiten« des Nazi-Staates. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/unter-hitler-war-nicht-alles-schlecht/vom 28.07.2021.

42 Oft wird in der Literatur von 1933 bis 1939 gezählt, unterstellend, dass der leicht gewonnene Krieg gegen Polen 1939 schon ein Wermutstropfen gewesen sei, weil die Volksgenossen, so wird ja unterstellt, allgemein Pazifisten gewesen seien. Jenninger hat dieses Argument in seiner Rede am 9.11.1988 bedient. Das ist falsch, denn die Deutsch-fühlenden Volksgenossen, also die Mehrheit der Deutschen, waren keine Pazifist*innen und von Traurigkeit ist in den meisten Fotos 1939 oder 1940 kaum etwas zu finden. Daher ist die Rede von den »guten sechs Jahren« schon allein der Zählweise nach apologetisch.

43 Die Gleichsetzungen sind nicht nur ethisch verwerflich, sie sind auch auf der Faktenebene falsch. Vgl. S. Neiman: Von den Deutschen lernen, S. 127f.
Zum Vergleich DDR – Drittes Reich sagte der Dramaturg Heiner Müller: »Die DDR hat Berge von Stasi-Akten hinterlassen, die Nazis dagegen Leichenberge.« Vgl. Wolfgang Wippermann: Dämonisierung durch Vergleich. DDR und Drittes Reich, Berlin: Rotbuch Verl. 2009.
Zum Vergleich Hitlerdeutschlands und der Sowjetunion unter Stalin schrieb Günther Anders 1964 an Eichmanns Sohn Klaus: »Wahr ist zwar – und das war entsetzlich genug –, dass Stalin zahllose Opfer jahrelang in Kauf genommen hat. Trotzdem – und diesen Unterschied dürfen wir nicht unterschlagen – *der Gedanke an eine fabrikmäßige Liquidierung von Menschenmassen, richtiger: eine systematische Leichenherstellung, wie sie Hitler und Ihr Vater durchgeführt haben, der ist ihm niemals gekommen.*« Anders Günther: Wir Eichmannsöhne, München 1964, zitiert nach S. Neiman: Von den Deutschen lernen, S. 89.
Zu den Gulags in der »Zeit des großen Terrors« in der Sowjetunion sollten sich gemäß Tatlevs Axiom die davon Betroffenen, die Täter und die Opfer äußern und nicht die Nachfahren der Deutschen, die in das Land gekommen waren, um im Vernichtungskrieg *alle* seine Bewohnerinnen zu töten oder zu versklaven. Die einzigen vom stalinistischen Terror betroffenen Deutschen waren deutsche Kommunist*innen, von 1936 bis Mitte der 1950er Jahre und in geringerem Maße die sogenannten Wolgadeutschen, die zwangsweise während des Kriegs vornehmlich nach Kasachstan umgesiedelt und dort interniert wurden, sowie die Deutschen in England oder Japaner in den USA. Vgl. Wolfgang Ruge: Gelobtes Land. Meine Jahre in Stalins Sowjetunion, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt 2012.
Trotz allem Leid haben die internierten Kommunisten meines besten Wissens *niemals* einen Vergleich zum Dritten Reich gezogen. Die allermeisten Nachfahren der Profiteure und Opfer Stalins' Terror, wenn sie sich denn so einfach bestimmen lassen wie die deutschen Arisierungsprofiteur*innen, sollten sich mit ihrer Schuld und ihrem Leid befassen. Die letzten, deren Rat gebraucht wird, sind Deutsche, die ihre historischen Verbrechen an anderen relativieren wollen.
Zu Stalin und Hitler: Das Argument, es wären unter Stalin mehr Menschen ermordet worden als

Viele Deutsche wünschen sich Anerkennung für Ihre Erfindungen und Beiträge zum Wohle der Menschheit. Dabei sind wirklich viele Erfindungen kriegerischer Natur gewesen: das Giftgas, der Flammenwerfer, das Flugzeug-Städte-Bombardement und die Langstreckenrakete. Tom Wolff sieht die Errungenschaften eher im kulinarischen Bereich: »So viel ist allen klar: Deutschland war ein menschheitshistorischer Fehler. […] Doch eines gibt es, das die Deutschen gut gemacht, ja, dem sie sogar zu Weltruhm verholfen haben, […] Kraut.«[44]

Das Kraut ist politisch unverdächtig, die Autobahn ist es nicht. Dabei sollte die Prämisse doch sein, dass wirklich alles, was unter dem »NS« entstand, zunächst einmal unter dem Verdacht der Komplizenschaft zu stehen hat. Der NS war im schlechten Sinne auch kreativ und revolutionär. In den Worten von Ernst Bloch: diese Zeit »fault und kreißt zugleich. Der Zustand ist elend oder niederträchtig, der Weg heraus krumm. Kein Zweifel aber, sein Ende wird nicht bürgerlich sein.«[45]

Warum sollte ausgerechnet Hitler-Deutschland etwas Gutes hervorgebracht haben, das es zu retten gälte? So ist es zunächst eine Aufgabe der ehemals faschistischen Kernländer Deutschland, Italien und Österreich – aber auch deren Verbündeter: Bulgarien,

unter Hitler, ist allein den Zahlen nach falsch. Der Vernichtungskrieg gegen die Sowjetunion hat ca. 27 Millionen ihrer Bürger*innen, Juden*Jüdinnen eingeschlossen, das Leben gekostet. In den sowjetischen Gulags starben (von 1930 – 1955) nach neuerer Schätzung ca. 1,5 bis 2,5 Millionen Menschen überwiegend an Unterernährung und mit der höchsten Mortalität 1942 und 1943, als im Land allgemeiner Hunger herrschte. Auf 1,5 Millionen schätzt xx, in VVN-BdA/Antifa, Heft xx 2022. Auf 2,5 Millionen schätzt Nakonechnyi, der in Wikipedia zitiert wird: Wikipedia (Hg.): Gulag 2021, https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Gulag&oldid=1034963562 vom 28.07.2021 und Mikhail Nakonechnyi: ›Factory of invalids‹. Mortality, disability and early release on medical grounds in GULAG, 1930–1955, 2020.

Zum unvermeidlichen Hitler-Stalin-Pakt: Vgl. Dokumente und Materialien aus der Vorgeschichte des Zweiten Weltkrieges, Bd. I, November 1937 – Dezember 1938, Moskau: Verlag Progress 1983, S. 12-18.

Winston Churchill 1937: »Man muss Hitlers System nicht mögen und kann dennoch seine patriotische Leistung bewundern. Wenn unser Land je besiegt würde, dann finden wir hoffentlich einen ebenso unbeugsamen Fürsprecher, der uns Mut macht und uns wieder einen Platz unter den Völkern verschafft.« British Foreign Office in Washington, D.C., 12. Januar 1943, zitiert in Louise London: British Government Policy and Jewish Refugees 1933 – 45, in: Patterns of Prejudice, London 1989, in: S. Neiman: Von den Deutschen lernen, S. 73.

Mit der Bombardierung und Zerstörung der absolut kriegswichtigen Benzin- und Kautschukfabriken Leuna und Buna bei Halle an der Saale wartete die Royal Airforce (und US Airforce) bis zum Sommer 1944, obwohl die Möglichkeit spätestens seit Ende der Luftschlacht um England im Herbst 1941 bestand. Zweieinhalb Jahre mahnte die Sowjetunion zur Eröffnung der zweiten Front im Westen, die im Sommer 1944 gerade noch rechtzeitig kam, um Westdeutschland vor der Roten Armee zu erreichen. D-Day war für die Westalliierten nicht nötig, um Hitler zu besiegen oder den Holocaust zu beenden, sondern um ein sowjetisches Westeuropa zu verhindern. Wäre es um die Verhinderung des Holocaust gegangen, hätte Großbritannien sich anders verhalten – der Krieg hätte früher zu Ende sein können. Vom Ende her zeigt sich, dass Stalin mit dem Hitler-Stalin-Pakt auf einen informellen Pakt Großbritanniens mit Hitler-Deutschland (gegen die Sowjetunion) reagierte, nicht andersherum. Großbritanniens Elite wollte Deutschland den Kommunismus, und das hieß: die Sowjetunion, zerstören lassen.

44 Tom Wolff: »Best of Menschheit, Folge 1: Kraut«, in: neues deutschland vom 07.01.2020, hier S. 14.

45 Ernst Bloch: Erbschaft dieser Zeit, Frankfurt a.M.: Suhrkamp 1992, S. 15.

Kroatien, Rumänien, Ungarn sowie deren willigen Mittäter und Helfer im Baltikum, Vichy-Frankreich und der Ukraine – alles Schlechte an der Propaganda des NS zu suchen und zu reflektieren. Mögen andere Autobahnen und Mercedes Silberpfeile gut finden, aus der Perspektive der Nachkommen haben sie als die Kehrseite von Holocaust und Vernichtungskrieg zu gelten und sie sollten *nie* ohne diese Kehrseite als Foto oder Film gezeigt werden. Zur Autobahn gehört der politische und jüdische Häftling, zu Volkswagen gehören die ermordeten Babys der Frauen aus Osteuropa, zum Mercedes-Silberpfeil gehört die Verschwörung der Industrie für Hitler und zum Panzer-an-der-Ostfront-Foto gehört ein Bild des »Holocaust der Kugeln« (siehe Kapitel 6). Sie nicht mit zu zeigen, wie es in Autozeitschriften, Dokumentarfilmen und Spielfilmen bis heute üblich ist, heißt jedes Mal aufs Neue den NS-Propaganda-Effekt zu wiederholen.

Der Skandal um Herman hat die Grenzen dessen, was im Fernsehen in guter Gesellschaft gesagt werden kann, verschoben. Niemand war bis dahin so dreist genug, »aber-die-Autobahn« öffentlich zu sagen. Und falls es doch geschehen sein sollte, so sprang eben nicht die BILD zu Seite, sondern wurde einen Tag später wie im Falle des CDU-Politikers Jenninger 1988 der Rücktritt erzwungen. Was von Johannes Kerner noch einmal als klares Tabu der BRD verteidigt werden sollte, wurde durch den Beistand für Herman weiter in Richtung einer legitimen Meinung gerückt. Bezeichnenderweise geschah das im Moment des Generationenwechsels. Die eigentliche Nazigeneration war tot oder in sehr hohem Alter angelangt, und ihren Platz zur Verteidigung des NS nahmen mit Herman und Erika Steinbach die Generation der Nachgeborenen ein, die auf ihre »Gnade der späten Geburt« – Helmut Kohls Bonmot war freilich selbst schon ein allzu bequemes Attest von jeglicher Verantwortung – gerne verzichteten.[46]

Die Zeit war 2008 reif für Hermans Provokation. Oder, um genauer zu sein, sie ist drei Jahrzehnte zuvor vom Historikerstreit, flankiert von Hufeisen- und Extremismustheorie und dem Sieg des Westens im kalten Krieg zur Reife gebracht worden. Heute würde jemand wie Hermann oder Jenninger nicht nur nicht hinausgeworfen werden, sondern würde wahrscheinlich nicht einmal besonders auffallen. Die inflationäre Relativierung des Dritten Reichs hat ihre Wirkung getan.

Faschismusnostalgie

Laut Friedrich-Ebert Stiftung und Forsa meinten 32,8 Prozent der Deutschen, das Dritte Reich hätte auch seine guten Seiten gehabt – ein Ergebnis, das, obwohl die Autoren es selbst auf 10 Prozent Zustimmung herunterspielten, 2010 – vor Pegida und AfD – Empörung hervorrief.[47] Auf einen noch höheren Wert kam Emnid für den Spiegel 1995

---

46 Es sollte sagen: Wer zu spät geboren wurde, um noch in Wehrmacht, Hitlerjugend oder Bund deutscher Mädel gedient zu haben, solle froh sein, der ethischen Prüfung und dem wahrscheinlichen Versagen daran entgangen zu sein. Für eine aktuelle Diskussion der Verantwortung der Nachgeborenen siehe z.B. die Debatte 2021 um den Berliner Buchladen »she says«.

47 Oliver Decker/Marliese Weißmann/Johannes Kiess/Elmar Brähler: Die Mitte in der Krise. Rechtsextreme Einstellungen in Deutschland 2010, Berlin. Tabelle auf S. 74: alle Zustimmungs-Kategorien summieren sich auf 32 %. Siehe auch: Deutsche Welle vom 20.10.2010: »Kritik an Studie zu Rechtsextremismus«, https://www.dw.com/de/kritik-an-studie-zu-rechtsextremismus/a-6128531 vom 28.07.2021.

mit 41 Prozent, die meinten »der Nationalsozialismus hatte gute und schlechte Seiten.[48] Und die Zeitschrift Stern, die Herman 2008 im Namen der Meinungsfreiheit zur Seite sprang, kam per Forsa auf 20[49] bis 25 Prozent.[50] In der alten BRD waren es viel höhere Werte. 1977 meinten 86 Prozent, »Hitler habe für Recht und Ordnung gesorgt«. Unter Schülern der DDR 1988 waren es hingegen nur elf Prozent in einer nicht öffentlichen (und dann verbotenen) Studie.[51]

Herman hatte auf großer Bühne in Worte gefasst, was zwischen 10 und 41 Prozent der Deutschen bis dahin glaubten und dachten.[52]

Die Rückkehr des völkischen Nationalismus ist im vierten Jahrzehnt des wiedervereinten Deutschlands mehr als offensichtlich. Was in der Geschichtswissenschaft der alten BRD vorgedacht wurde, ist mit dem »Historikerstreit der schweigenden Masse«, die heute gar nicht mehr verschwiegen ist, zur neuen Normalität geworden. In der Geschichtsfälschung vom allgemeinen Opfer-Sein der Deutschen hat das schlechteste aus beiden Deutschlands zusammengefunden: post-nazistischer Antikommunismus der BRD und vermeintlich gut-gewordene, apolitische Opfer-Gemeinschaft der DDR. Im Opfer-Sein wollen die Deutschen nun historisch endlich wieder gut werden. Schon ist es nicht mehr Deutschlands Krieg gewesen, sondern der Krieg »der Nationalsozialisten«, einer vermeintlichen Minderheit von Extremisten (siehe Kapitel 7).

Als stärkste Nation in der Europäischen Union hat Deutschlands Revisionismus weitreichende Folgen. Im Jahr 2019 hat der Europarat eine Resolution angenommen, in der Stalin und Hitler weitgehend gleichgesetzt werden. Die ursprünglich westdeutsche Strategie der Äquidistanzierung und der Holocaust-Relativierung ist damit europäisch geworden und im schlechten Sinne erfolgreich.

Jürgen Habermas warnte schon 1982 und nochmals 1986 vor »apologetischen Tendenzen in der deutschen Zeitgeschichtsschreibung«, eine Geschichtsschreibung, die

---

48 Der Spiegel vom 07.05.1995: »Die Jungen denken anders«, https://www.spiegel.de/politik/die-jungen-denken-anders-a-171b56e6-0002-0001-0000-000009184264 vom 28.07.2021: Umfrage über Einsichten und Ansichten der Deutschen zum Ende des Zweiten Weltkrieges, Emnid-Umfrage mit n=1500 Ausschöpfungsrate unbekannt.

49 P. Seedorff: Unter Hitler war nicht alles schlecht?.

50 Stefan Schmitz: »stern-Umfrage: Hatte die NS-Zeit gute Seiten?«, in: stern.de vom 16.10.2007, https://www.stern.de/politik/deutschland/stern-umfrage-hatte-die-ns-zeit-gute-seiten--3228902.html vom 28.07.2021.

51 Die Interviewfragen waren:
1977 »Hitler habe für Recht und Ordnung gesorgt.«
1981 »Deutschland sei unter Hitler besser dran gewesen.«
1995 keine genaue Angabe von Emnid. Wahrscheinlich: »Der Nationalsozialismus hatte seine guten und schlechten Seiten.«
1988, DDR, nur Schüler, »Der Faschismus hatte auch seine guten Seiten.«
2008 »NS hatte auch gute Seiten wie Familie und Autobahn.«
2010 »Der Nationalsozialismus hatte auch seine guten Seiten.«
Alle zitiert nach G. Seeßlen: Das zweite Leben des »Dritten Reichs«, S. 32.
Zur DDR vgl. Willfried Schubert: Jugendforschungs-Zentrum der DDR, unpubliziert, in: S. Neiman: Von den Deutschen lernen.

52 P. Seedorff: Unter Hitler war nicht alles schlecht?.

endlich den Schlussstrich ziehen wollte und den nationalen »aufrechten Gang« herbeisehnte.[53] Als Angela Merkel nach dem Mord an Walther Lübcke 2019 mahnte, den Anfängen zu wehren, war es längst zu spät. Mit der Wiedervereinigung sind die Dämme gebrochen, hinter denen die mühsam unterdrückte Begeisterung für das Dritte Reich in Schach gehalten wurde. Sammy Speier: »Eine Zeitbombe tickt, eine Zeitbombe von narzistisch gekränkten Menschen in diesem Land, gekränkt darüber, daß das Tausendjährige Reich nur 12 Jahre gedauert hat ….«[54] Erst seit es sich nicht mehr vor der Weltöffentlichkeit verstecken lässt, sind Schritte in Richtung Selbstreflexion bemerkbar. 2020 sagte Angela Merkel nach dem Attentat in Hanau, es gäbe Rassismus in Deutschland. Besser spät als nie.

Der Zeitpunkt für eine selbstkritische Reflexion der Nazizeit und ihrer Gegenwart wären die frühen 1990er Jahre gewesen, als sich eine neue deutsche Identität etablierte. Das waren, so die Psychoanalytikerin Heimansberg, die verpassten Jahre einer Nation, die gerade ihren glücklichen Moment durchlebte, oder vielmehr hätte durchleben können.[55] Die jüdische Psychoanalytikerin Irene Wielpitz spürte früh, wie der Wind sich drehte; in der untergehenden DDR kroch der Faschismus plötzlich aus Löchern und Winkeln, in denen ihn selbst Pessimist*innen nicht vermutet hätten. Umso mehr freute sie sich über die missverständlichen Worte des BRD-Kanzlers Helmut Kohl in der Fernsehansprache zum »Tag der deutschen Einheit« am 3. Oktober 1990: »Wir schulden die Erinnerung den Opfern, wir schulden es unseren Kindern und Enkeln.«

Sie erkannte schnell ihre Täuschung. Kohl hatte nicht etwa endlich die Verantwortung für Hitler-Deutschland übernommen, nein, er sprach über den Geheimdienst der gerade untergegangenen DDR. Nur zu gerne übernahm die BRD historische Verantwortung, wenn sie sich selbst endlich einmal moralisch überlegen fühlen konnte.[56]

Mit der Wiedervereinigung gewann die Verschiebung der historischen Schuld auf »die Stasi« im Besonderen und die DDR im Allgemeinen eine bis heute anhaltende Konjunktur. Eine ihrer Folgen ist die AfD. Dabei kam zusammen, was scheinbar zusammengehörte: der lange gepflegte Antikommunismus der BRD, die »aggressive Weinerlichkeit« der Ostdeutschen und der Wille, moralisch überlegen zu sein.

Doch was passiert mit den verdrängten Schuldgefühlen, die auf die Nazi-Zeit folgten, »die vieles von dem so Unlebendigen, Grauen, irgendwie Lebensfeindlichen hier in Deutschland ausmachen«?[57] Können sie auf die DDR abgeladen werden? Was passiert

53 Barbara Heimannsberg/Christoph J. Schmidt: »Einführung. Zur Symptomatik der Nazi-Erbschaft«, in: Barbara Heimannsberg/Christoph J. Schmidt (Hg.), Das kollektive Schweigen. Nationalsozialistische Vergangenheit und gebrochene Identität in der Psychotherapie, Köln: Ed. Humanistische Psychologie 1992, S. 7-12.

54 Sammy Speier: Das Gesicht des Täters. Vortrag auf der Täterkonferenz in Neuwied am 9.11.1985. (unveröffentlichtes Manuskript) 1985, S. 96.

55 B. Heimannsberg/C. J. Schmidt: Einführung.

56 Vgl. Irene Wielpütz: »Die Schwierigkeit, das Unsagbare zu sagen. Über die Nichtentstehung eines Artikels zum Thema: Nazivergangenheit in der Psychotherapie«, in: Barbara Heimannsberg/Christoph J. Schmidt (Hg.), Das kollektive Schweigen. Nationalsozialistische Vergangenheit und gebrochene Identität in der Psychotherapie, Köln: Ed. Humanistische Psychologie 1992, S. 69-80.

57 Ebd.

mit Gefühlen, wenn ihre Erinnerungsorte, Namen, Ereignisse und Mahnmale immer weiter verfremdet oder ganz entfernt werden?

Kollektives Vergessen

Die vorausgeschickten Gedanken zeigen, dass die Konjunktur der Begeisterung für die Reichsautobahn nur ein Mosaikstein unter vielen ist. Wären es nur die Deutschen, wäre es halb so besorgniserregend. Aber der deutsche Revisionismus ist selbst nur ein (großer) Posten einer passiven Revolution der europäischen Erinnerung.

Gibt es gar keinen Fortschritt in der Geschichte zum Besseren? Vielleicht doch, nur viel leiser und unauffälliger als erhofft. Laut Leipziger Autoritarismusstudie sind 29 Prozent der Deutschen glaubhafte Demokrat*innen.[58] Erich Fromm hatte in den 1930er Jahren auf nur 15 Prozent geschätzt, die auch in »kritischen Zeiten« noch zu ihr stehen würden.[59] Das macht eine Verdopplung innerhalb von zwei Generationen. Vielleicht ist das das Tempo der Veränderung?

In der Autobahn hat sich das Dritte Reich das erhoffte Denkmal erschaffen. Es ist wirksam, da ihm nie offen widersprochen worden ist. Die Hoheit über das kulturelle Gedächtnis zur Autobahn liegt immer noch bei Hitler und Goebbels. Harald Welzer schrieb trefflich »Die Erinnerung an das 3. Reich ist also nicht zum wenigsten durch die Nazis selbst in Form gebracht worden [...] auch und gerade die Erinnerung derjenigen, die diese Zeit gar nicht erlebt haben.«[60] Die totale Kontrolle über die Massenmedien, die enorme (später verleugnete) Euphorie dieser Zeit und die darauffolgende Verdrängung haben das kulturelle Gedächtnis tief geprägt. Und die Nazi-Propaganda hat schwierigere Aufgaben bewältigt. Die vielen Todesopfer der Demonstration gegen den Kappputsch 1920 vor dem Reichstag sind bis heute vergessen, die bürgerkriegsartigen Kämpfe gegen die Freikorps 1919 – vergessen, die Massaker an der Roten Ruhrarmee 1920 und der Mitteldeutsche Aufstand 1923 – vergessen; der (versuchte) Verrat von SPD und Gewerkschaften 1933 – vergessen, ebenso wie die elenden Arbeitsbedingungen an der Reichsautobahn. Bei der Roten Ruhrarmee konnte sich sogar die Täter-Opfer-Umkehr bis heute halten.[61]

58 Oliver Decker/Elmar Brähler (Hg.): Flucht ins Autoritäre. Rechtsextreme Dynamiken in der Mitte der Gesellschaft. Die Leipziger Autoritarismus-Studie, Psychosozial-Verlag 2018.

59 Studien über Autorität und Familie (Horkheimer 1936) und (Fromm 1937/1938, S. 188), in: Leipziger Autoritarismus-Studie, S. 34 und S. 133, Tabelle 8.

60 H. Welzer (Hg.): Das Gedächtnis der Bilder, S. 169.

61 Statt an die oft hingerichteten Arbeiter erinnerte die konservative Presse der Weimarer Republik an die wenigen Opfer auf Seiten der angreifenden Freikorps und Reichswehr. Noch heute ist es kein Konsens im Ruhrgebiet, dass die Massaker von Kapp, Lüttwitz und Reichswehr ausgingen. Die Täter-Opfer-Umkehr wird fortgeschrieben. Die Ausstellung 2010 in Recklinghausen im Ruhrgebiet führte zu einigen Kontroversen. Ralf Koss: Rote Ruhrarmee – Orte im Ruhrgebiet, die uns Geschichte erzählen, https://orteimruhrgebietdiegeschichteerzaehlen.wordpress.com/tag/rote-ruhrarmee/vom 28.07.2021.

Der deutsche Faschismus hat es viel mehr als wir uns eingestehen vermocht, die Erinnerung an sich selbst zu formen. Sein größter Erfolg ist schon sein erhalten gebliebener gelogener Name: Nationalsozialismus. Die Autobahn ist sein Denkmal.[62]

Der Sozialwissenschaftler Emilio Gentile kam zu dem Schluss, der Versuch einer »anthropologischen Revolution« zur Schaffung eines neuen Menschen sei in Mussolinis Italien trotz 20 Jahren Diktatur ebenso sehr gescheitert wie der Versuch der »Eroberung der Moderne«. Glückliches Italien! Für Deutschland lässt sich so nicht resümieren. Die »Eroberung der Moderne« ist dem NS gelungen und die »anthropologische Revolution« war mit der Erschaffung einer neuen Männlichkeit ebenfalls erfolgreich. Beide sind bis heute zu wenig entnazifiziert.

Kulturkampf von Rechts

Die Sehnsucht nach der Vergangenheit hat eine politische Form in der neuen radikalen Rechten gefunden. Ob PiS in Polen oder die AfD in Deutschland, sie alle sind Parteien eines antiökologischen Kulturkampfes, der stets für Straßenbau und ungebremstes automobiles Vorrecht eintritt. Die AfD fordert im Berliner Senat, die Schneise für die Autobahn 100 gleich durch die Wohnviertel von Friedrichshain und Pankow zu schlagen. Sie warb im Jahr 2019 mit der Parole »Dieselfahrer wählen AfD«. Schon drei Jahre zuvor schimpfte Polens Wirtschaftsminister auf nicht-katholische, vegetarische Fahrradfahrer*innen, die erneuerbare Energien nutzen wollen statt polnischer Kohle.

Diese aggressive Ignoranz ist die politische Entsprechung von den immer größeren, schmutzigeren Automobilen. Wo das amerikanische Kürzel SUV herhalten muss, um nicht mehr verschämt immerhin noch auf eine Funktionalität verweisend »Geländewagen« zu sagen, wird auch der Bau von Autobahnen nicht mehr begründet, sondern nur noch sans phrase als stummer Sachzwang hingestellt. Denn SUV und Straßenbau sind nicht mehr mit Vernunft begründbar, jedes diskutieren schadet ihnen.

Es wird in Deutschland und den meisten Ländern Europas heute mehr Fläche mit Beton und Asphalt versiegelt als je zuvor. Trotz löblicher Regierungserklärungen ist der »Flächenverbrauch« ungebremst. Dies trifft auf viele Bereiche des gegenwärtigen Gesellschaftsmodells zu. Obwohl es immer weniger Legitimität hat, beschleunigt es sogar noch seinen Weg in Richtung Abgrund. Aber es geschieht ohne Glanz und Zustimmung. Vielmehr haben wir es mit einer sich verselbstständigten Maschinerie zu tun. In den 1960er Jahren jubelten die Menschen im Westen noch den Delegationen der G5 und der Welthandelsorganisation zu. Heute erträgt man lustlos das Fortschreiten der Geschichte. Wo es nicht verhindert werden kann, soll es wenigstens geleugnet und nicht gesehen werden, so der neue Biedermeier und die neue Innerlichkeit. Eines ihrer heimlichen Leitmedien ist die Zeitschrift »Landlust« (Auflage über 0,8 Millionen.), die sich anfühlt, als gäbe es keine Geschichte, keine Welt, keinen Klimawandel, keine Kriege und Geflüchteten. In Landlust wird Landschaft fotografiert, als gäbe es keine Autobahnen.

---

62 »Wir sind uns bewusst, dass die Autobahn, die heute begonnen wird, dass diese Autobahn ein Denkmal sein wird mein Führer für ihre Tatkraft ihres unbeugsamen Willens, dass wenn wir längst nicht mehr sind, unsere Nachfahren anspornen wird zu neuen Taten.« Gauleiter Jacob Sprenger, 23. September 1933, Baustelleneröffnung.

Dabei ist, wie von den Auto-Ideologen gewünscht, kein Ort weiter als 30 km von einer entfernt. Das heißt, je nach Windrichtung, gibt es keinen Ort mehr in Deutschland, an dem ihr Rauschen und Dröhnen nicht zu hören ist. (Am ehesten gelingt das noch in Tälern und hinter Bergen.) Die letzte 30-km-Lücke ist in der Altmark süd-westlich von Berlin und wird gerade durch die im Bau befindliche A14 geschlossen.

Zur aggressiven Ignoranz der neuen Rechten gehört der Autobahnbau. Sie hat schon früh verstanden, dass SUV, Verbrennungsmotor, Straßenbau und überhaupt der gesamte Automobilismus für das stehen, was sie verteidigt: den imperialen Lebensstil, Europas koloniale Vergangenheit und den hegemonialen Maskulinismus.[63] Der Kampf der Klimabewegung gegen Autobahnen und Automobilismus ist daher immer auch ein Kampf für Demokratie, Feminismus und internationale Gerechtigkeit.

63 Ulrich Brand/Heinz Högelsberger/Nora Krenmayr/Danyal Maneka/Melanie Pichler/Enrico Schicketanz/Markus Wissen: Abschied vom Auto? Für einen sozial-ökologischen Umbau der österreichischen Autoindustrie 2020, https://con-labour.at/wp-content/uploads/2020/11/Brosch %C3 %BCre-Abschied-vom-Auto.pdf vom 30.06.2021.

Anfang im Ende

»Bewohner der Erde, bitte herhören« […] »Wie Ihnen zweifellos bekannt sein wird, sehen die Pläne zur Entwicklung der Außenregionen der Galaxis den Bau einer Hyperraum-Expreßroute durch Ihr Sternensystem vor, und bedauerlicherweise ist Ihr Planet einer von denen, die gesprengt werden müssen. Das Ganze wird nur etwas weniger als zwei Ihrer Erdenminuten in Anspruch nehmen. Danke.«
[…] »Es gibt überhaupt keinen Grund, dermaßen überrascht zu tun. Alle Planungsentwürfe und Zerstörungsanweisungen haben fünfzig Ihrer Erdenjahre lang in Ihrem zuständigen Planungsamt auf Alpha Centauri ausgelegen. Sie hatten also viel Zeit, formell Beschwerde einzulegen, aber jetzt ist es viel zu spät, so ein Gewese darum zu machen.«
[…] »Ich weiß nicht«, sagte die Stimme von oben, »ein lahmer Drecksplanet ist das. Ich habe nicht das geringste Mitleid.« Sie verstummte.
[…] Die Bauflotte der Vogonen glitt davon in die rabenschwarze bestirnte Leere. Adam Douglas, Per Anhalter durch die Galaxis[1]
»Was seitdem [2016] in Europa passiert, nämlich die Schwächung öffentlicher Institutionen und der Sozialsysteme, die Zunahme von Autoritarismus, Fremdenfeindlichkeit, Nationalismus und Rassismus und das Schwinden moderner Ideale wie Freiheit und Gleichheit, erinnert mich an das, was in der Türkei seit mehr als einem Jahrzehnt geschieht, nur im Zeitraffer.« Merve Bedir in Arch+ 2019[2]
»Die Notwendigkeit einer revolutionären Umwandlung der Gesellschaft ist das Delenda est Cathargo all unserer bahnbrechenden Reden.« Situationistische Internationale[3]

Es ist ein Silberstreif am Horizont sichtbar, der der Anfang vom Ende von Automobilismus und Maskulinismus sein möge. So wird erstmals überhaupt in der deutschen

1 Douglas Adams: Per Anhalter durch die Galaxis, Frankfurt Main u.a.: Ullstein 1984, S. 38ff.
2 Merve Bedir: »Die neue Normalität eines grenzüberschreitenden Nationalismus«, in: Arch+ 2019 (05), S. 232-237, hier S. 232.
3 Situationistische Internationale, No. 9: Die S.I. Jetzt, 1964, in: Situationistische Internationale 1958 – 1969. Gesammelte Ausgaben des Organs der Situationistischen Internationale, Hamburg: MaD-Verl. 1977.

Geschichte ein großer Strafprozess gegen Autobosse geführt, wird auch in breiter Öffentlichkeit über das Ende der autogerechten Stadt gesprochen, wird zum ersten Mal seit 30 Jahren ernsthaft über ein Ende der Raser-Autobahnen gesprochen und muss sich das Automobil als Klimaverbrecher rechtfertigen. Erstmals in der deutschen Rechtsgeschichte wurde 2019 der Kuhdamm-Raser wegen versuchten Mordes verurteilt. Erstmals darf die deutsche Automafia als solche bezeichnet werden.[4] Erstmals wurde die Autoindustrie im Sommer 2020 nicht mit Milliarden an Subventionen überschüttet, wie sie es gewohnt dreist gefordert hatte. Erstmals seit den 1980er Jahren wird ungehorsamer Widerstand an mehreren Orten zugleich gegen Autobahnbaustellen geleistet. Erstmals in der deutschen Geschichte schlossen sich lokale Protestgruppen 2021 zum Bündnis Verkehrswende-Jetzt! zusammen, und kämpfen gegen *jeden* Neubau von Autostraßen statt wie bisher nur gegen jeweils einen.

In den USA sind rund fünf Milliarden Euro Strafe gegen deutsche Autokonzerne sowie mehrere Gefängnisstrafen verhängt worden, weitere Milliardenstrafen in vielen laufenden Prozessen können noch folgen. Erstmals musste sich die Autoausstellung IAA von Frankfurt nach München zurückziehen, weil sie die Proteste des Bündnisses »Sand im Getriebe« fürchtet. 2019 gab es überhaupt erstmals viel beachtete Massenproteste gegen die Ausstellung.

In Paris hat die Bürgermeisterin Hidalgo 2021 auf der Stadtautobahn Tempo 50 eingeführt, und in der gesamten Stadt bis auf wenige Ausnahmen Tempo 30! Madrid und weitere französische Städte folgen dem guten Beispiel.

Die Ambitionen der chinesischen Regierung lassen Europa und Amerika heute im Schatten stehen. Im Gegensatz zur deutschen Regierung hat die chinesische keine Sorge, dass sie den Markt für elektrische Mobilität nicht würde dominieren können. Das Land, das nur zu verlieren hat, ist im Moment Deutschland mit seiner Autoindustrie und Autobahnbau-Wirtschaft – und nichts wäre für das Klima der Welt wünschenswerter, als dass beide verschwinden. Und wer könnte es mit dieser Bastion aufnehmen, wenn nicht das Silicon Valley und chinesische Konzerne mit elektrischen Rollern, Mopeds, und vielleicht bald autonom fahrenden elektrischen Sharing-Systemen?[5] Die Antriebswende allein ist weder eine Lösung für die Städte noch für die ökologische Krise. Allein die Herstellung von zwei oder künftig drei Milliarden Autos mit einer dem Verbrenner gleichwertigen Leistung hätte einen verheerenden ökologischen Fußabdruck für den Planeten. Die Transformation eröffnet jedoch ähnlich wie beim Übergang von Kohle- und Atomkraftwerken zu Wind und Solar neue Entwicklungspfade. Das ist ein kritischer Moment für die deutsche Automafia, die leichtfertig wegen einigen hundert Euro Aufpreis je Auto den frühzeitigen Tod von Zehntausenden oder mehr Menschen

---

4 Klaus Gietinger: Vollbremsung. Warum das Auto keine Zukunft hat und wir trotzdem weiterkommen, Frankfurt a.M.: Westend 2019, und Gegenstrom Berlin anlässlich der Proteste gegen die Volkswagen Aktionärsversammlung am 14.05.2019 in Berlin: gegenstromberlin: Das Auto-Ausstiegs-Manifest. Warum wir eine Anti-Auto-Bewegung brauchen 2019, https://gegenstromberlin.org/wp-content/uploads/2019/09/Anti-Auto-Manifest_gsb_vAug.pdf vom 28.07.2021.

5 Das Herzstück deren Stellung ist das Getriebe des Verbrennungsmotors, welches selbst in China offenbar noch nicht in dieser Qualität nachgebaut werden kann. Doch ein Elektroauto hat gar kein Getriebe, es ist so einfach in der Produktion, dass es hunderte Hersteller geben könnte statt aktuell einer Handvoll.

durch Herz-Kreislauferkrankungen hingenommen hat und die Welt mit dem Symbol des ökologischen und privaten Egoismus, dem SUV, überflutet. Es wäre nicht schade um sie! Sie war historisch eine Plage für Deutschlands Städte und Dörfer, für Europa und das ganze 20. Jahrhundert. Diese Industrie stand nie auf der richtigen Seite der Geschichte. Ihre Unterstützung für Südafrikas Apartheidsregime und für die Folter-Diktaturen Lateinamerikas könnte ein weiteres Buch füllen.

Dass die Straßenbau-Industrie in Deutschland und auch Österreich nicht viel besser war, hat dieses Buch ausführlich belegt. Auch sie wird weichen müssen für eine klima- und städtefreundliche Mobilität. Der Erhalt eines so großen und damit so teuren Autobahnnetzes wie des deutschen ist in einem elektrischen und nonpossesiven Mobilitätssystem nicht mehr zu rechtfertigen.

Es passiert immer noch sehr wenig aber immerhin ist die Zeit der schlimmsten Angriffe auf die Bahn in Deutschland vorbei. Sehr, sehr zögerlich werden neue Straßenbahnstrecken gebaut, sogar in Westdeutschland (Berlin), zögerlich wird über die Reaktivierung der verlorenen 6500 Schienenkilometer gesprochen, wird über eine Ausweitung der Bahn gesprochen. Und zögerlich wird der Radverkehr befördert. Nach dem ideologischen Angriff, der die Bahn über vier Jahrzehnte als gestrig und überholt erklärt hat, ist das ein Segen. Gleichwohl ist die Bahn AG in ihrer heutigen Form kein unschuldiger Akteur. Weder hat sie finanzielle Verantwortung für den Holocaust übernommen, noch hat sie aus ihrem historischen Rassismus gelernt. 2021 plant sie zusammen mit der mexikanischen Regierung eine Bahnlinie durch Chiapas, das Gebiet, in dem die Zapatist*innen seit fast drei Jahrzehnten ihr Leben gegen Paramilitärs verteidigen müssen, das nun mit der Bahn durch den Dschungel endgültig unterworfen werden soll.

Wie friedlich und erholsam könnten die Städte Europas und der Welt heute sein, wären sie nicht brutal umgebaut worden, damit Automassen hindurchrollen können? Wie viel gesünder und glücklicher wären die Kinder, die auf sicheren Straßen spielen könnten, statt von Helikopter-Eltern von einem sicheren Raum zum nächsten eskortiert zu werden? Wie viel gesünder wäre die Luft und ruhiger der Schlaf ohne jene zwei deutschen Erfindungen, Automobil und Autobahn! Und wie viele hätten ihre Liebsten noch bei sich im Leben, ohne die gefährlichste Maschine in Friedenszeiten![6]

Die Generation ab den 1980er Jahren rückwärts kann sich noch an eine Welt mit wenig Autos erinnern. Für die später geborenen ist etwas anderes kaum noch vorstellbar, sie kennen nurmehr die Auto-Welt. Die Straße, auf der 1960 noch Kinder spielten, ist in den meisten Fällen heute zugeparkt, verbreitert, stark befahren in hoher Geschwindigkeit und wenn es Bäume gab, sind sie oft abgeholzt. Wo ist je eine Allee neu gepflanzt worden?

Heute, im Moment ihrer fast vollständigen globalen Verbreitung, hat die Autostadt ihren Glanz verloren. Was Le Corbusier als utopische Zukunft gepriesen hatte, gilt zunehmend als zu überwindender Fehler. Die neue Stadt sollte nicht nur befreit sein vom Auto, sondern im Sinne der Situationistischen Internationale auch wieder verspielt sein

---

6 Keine Technologie tötet direkt so viele Menschen wie das Automobil. In der Todesbilanz steht es weit über dem Terrorismus. Vgl. Klaus Gietinger: Totalschaden. Das Autohasserbuch, Frankfurt a.M.: Westend Verlag 2015.

und eine Möglichkeit zu Glück und Befreiung enthalten. Die Befreiung vom Auto ist so schwer, weil so vieles mit ihr verbunden ist, was jedoch ebenfalls auf den Müllhaufen der Geschichte gehört: toxischer Maskulinismus, die Verödung des urbanen Raums in steriler Aufteilung nach Bürovierteln, Wohnvierteln und Malls, die Aufspaltung in Pendler*innen-Vororte und Arbeitsort-Städte, die Stärkung der Stärksten (durch teure SUVs) durch Erniedrigung der Schwächsten (die mit niedrigem Einkommen an den Pendler-Straßen wohnen müssen.).

Gedanken über Nietzsche und die SI

Friedrich Nietzsche hatte Unrecht. Der Mensch, der die Tanz- und Lustunfähigkeit des kulturell ermüdeten Europäers aufhebt, ist nicht der kriegerische und anti-rationale Mann. Marinettis Futuristen und die späteren Faschisten haben ihn zum Spiritus Rector gemacht, doch ihr Versuch des neuen Menschen ist an Nietzsches Idealen gemessen völlig gescheitert.

Die letzten, die im Westen mutig und in ironischer Selbstüberschätzung einen neuen Menschen proklamierten, waren die Situationisten (SI) der 1960er Jahre. Ihr Homo Ludens, der spielerische Mensch, war die helle Seite von Nietzsches Ruf nach dionysischem Glück. Sie nannten ihr Ziel »unitären Urbanismus« und forderten einen sich über alle »Bauwerke erstreckende Spielplatz«.[7]

Wirklichkeit wurde das befürchtete Gegenteil, die allgegenwärtige Herrschaft des Anti-Spiels:

> »Die Krise des Urbanismus wird immer schlimmer. Der Bau in den alten und neuen Vierteln stimmt mit den hergebrachten Verhaltensweisen offensichtlich nicht überein – um so weniger mit den neuen Lebensweisen, auf deren Suche wir sind. Daher rührt die trübe und unfruchtbare Stimmung unserer Umgebung. In den alten Vierteln sind die Straßen in Autobahnen ausgeartet, während die Freizeit durch den Touristenverkehr kommerzialisiert und entstellt wurde. Dadurch werden die sozialen Beziehungen unmöglich. In den neu gebauten Vierteln herrschen zwei Themen vor: der Autoverkehr und der Komfort zuhause. Sie sind die erbärmlichen Ausdrucksformen des bürgerlichen Glücks, die kein Interesse am Spiel haben. […]«[8]

Wovor die SI warnte, wurde seit den 1990er zur globalen Plage. Über Warschau, Delhi und Beijing rollte die McDonalds- und Hollywood-Kultur wie eine kulturelle Lawine, die alles Abweichende an den Rand drängt. Georg Ritzer analysiert das soziale und kulturelle Prinzip der Standardisierung von Mikro-Situationen und Gefühlen als McDonaldisation of Society.[9] Mit Social Media werden noch die kleinsten Regungen und Gedanken erfasst und profitabel verwaltet. Wo sich im Ozean von Konsum und Verwertung eine Insel der Abweichung frech dem Einerlei zu zeigen wagt, wird sie mit

7 Guy Debord, in: Situationistische Internationale zum Autoverkehr, in: Situationistische Internationale 1958 – 1969, S. 98.

8 Situationistische Internationale, No. 3: Eine andere Stadt für ein anderes Leben, 1959, in: ebd., 99ff.

9 George Ritzer: The McDonaldization of society. An investigation into the changing character of contemporary social life, Thousand Oaks: Pine Forge Press 1993.

Selbstverständlichkeit als Feindin markiert. In den letzten Jahren wurden fast alle verbliebenen besetzten Häuser – nicht profitable Räume und bunte Subkulturen in Berlin und auch in anderen Städten – geräumt und zerstört.[10] Es ist erstaunlich, welche Wut eine Liebigstraße 34 (queer-feministisches Wohn- und Kulturhaus von ausschließlich Frauen, Lesben, Trans- und Inter-Personen) auf sich ziehen konnte vonseiten des Teils der Gesellschaft, der sich mit der McDonaldisierung als siegreicher Macht einig wissen will. Sie hat für wenige hundert Menschen nächtliche Feste angeboten, die nur betreten durfte, wer dem Patriarchat an der Tür durch die Worte »Ja, das habe ich verstanden« abschwor. Wer sich anders verhielt, flog raus. Eine Stadt mit knapp vier Millionen Einwohner*innen konnte das, was drinnen geschah, und die frechen bunten Graffiti, die draußen leuchteten, nicht aushalten. Erstaunlich! Und wird es nicht, hinter all den juristischen und ökonomischen Rationalisierungen, ganz plump Neid und Eifersucht gewesen sein, dass da jemand abwich vom vorgegebenen Weg, und dabei freudvoll und überschwänglich lebte? Die Häme der überwiegend männlichen Polizisten beim Erstürmen des Hauses – und der unvermeidlichen Springer-Presse – war nicht zu übersehen.

Die herrschende Conditio Humana ist die der instrumentellen Vernunft. Die libidinösen Angebote der online potenzierten Kulturindustrie machen ein Sich-Entziehen schwerer als je zuvor. *Diese* libidinöse Bindung zur Welt ist die des Anti-Spiels. Spiel ist nur möglich, wenn eine gewisse Offenheit der Situation vorliegt, wenn zwar Erwartungen vorhanden, aber doch ein anderer als der gewünschte Ausgang möglich und vielleicht sogar überraschenderweise besser ist. So ist eben ein Besuch im Zoo etwas anderes als der bei einem Waldspaziergang beobachtete seltene Vogel, ein neu entdecktes gutes Restaurant etwas anderes als McDonalds, ein zufälliger Beischlaf etwas anderes als Prostitution und ein echtes Gespräch etwas anderes als die vorgegebenen Dialoge in der Service-Industrie. Selbst das erotische Kennenlernen, Freundschaft, Schwatzen und Tratsch sind online kommerzialisiert.[11]

Auto als McDonaldisierung

Der autofahrende Mensch ist nicht nur aber überwiegend immer noch der patriarchal verstandene Mann. Am besten wird das symbolisiert durch das Baustellenschild für Fußgänger*innen: Eine Frau mit einem Kind wird gezeigt mit der Aufforderung, die Straßenseite zu wechseln. Und dass auch Männer sich um ihr Kind kümmern können, wussten diese Baustellenschilder noch nie. Die Gruppe »Gegenstrom Berlin« brachte es auf den Punkt:

---

10 In Berlin wurden 2020 und 2021 die letzten nicht-kommerzialisierten Orte unter einer rot-rot-grünen Regierung geräumt, trotz Pandemie, und wie stets mit freundlicher Unterstützung von Justiz und Springer-Presse. Geräumt, das heißt zerstört, werden: in Kreuzberg die Kneipe Meuterei im März 2021 zugunsten von noch mehr Eigentumswohnungen in Neukölln, die linke Kneipe Syndikat im Juni 2020 zugunsten der britischen Pears-Milliardäre, 2021 auch noch Köpi-Wagenplatz.
In Halle (Saale) wurde das kleine Hausprojekt »Hasi« im Jahr 2018/19 zu einer Art Staatsfeind Nr. 1 aufgebauscht und gewaltsam geräumt. (Während ein sich selbst radikalisierender Neonazi unbehelligt Waffen bauen und am 9. September 2019 in Halle zur blutigen Tat schreiten konnte.)

11 Eva Illouz: Gefühle in Zeiten des Kapitalismus (= Adorno-Vorlesungen 2004), Frankfurt a.M.: Suhrkamp 2006.

> »Die autogerechte Stadt ist im Kern sexistisch. Motorisierte Gewalt geht häufiger von Männern aus. […] Männer machen absolut mehr Personenkilometer in Kraftfahrzeugen, sie sind absolut und relativ gesehen für mehr Verkehrsdelikte, tödliche und schwere Unfälle verantwortlich als Frauen. Automachos sind der sichtbarste Ausdruck von Sexismus im Straßenverkehr: Sie belästigen und nötigen weibliche Verkehrsteilnehmerinnen. Die autogerechte Stadt wurde und wird hauptsächlich von Männern für Männer geplant. […] Das wollen wir ändern. Wir plädieren für Massenaktionen gegen Autos.«[12]

Ein billiges Überlegenheitsgefühl gewinnt unser Auto-Mann durch ein einzelnes Körperglied, seinen rechten Fuß.[13] Die Autobahn hat für ihn die Welt schon unterworfen und kann nicht antworten, kann keine Aggression zurückgeben, wie die ländliche Bevölkerung die Stahlseile spannte. Sie kann keine Rücksicht verlangen auf Kurven, Dörfer, Unterbrechungen, Feste, Trauerzüge und Tiere. Die Autobahn erlaubt es, der Welt völlig den Zeitfluss und das Tempo der Autos aufzuzwingen, sie zu einem irrealen, externen Objekt zu reduzieren. Sie ist das vollendete Werk der Auflösung der heterogenen Welt und Zeit, in eine Homogenität der Maschinenlogik.

Schon das frühe Auto war gegen Umwelt und Mitmensch verächtlich, aber immerhin begab sich der Fahrer in ein Abenteuer, in wirkliche Gefahr. Nicht nur andere Autos, auch die Bäuer*innen konnten noch gefährlich werden. Die Autobahn jedoch ist auf scheinbar ewige Dauer so überheblich gegen ihre Umgebung wie Rudolf Diesel es nur für einige Stunden sein konnte. In ihr ist alles Abenteuerliche verschwunden und in der Unfallstatistik kommt sie erst nach Landstraße und Stadt-Straße. Lässt sich also Walter Benjamins Postulat vom Verlust der Aura des Kunstwerks im Zeitalter seiner Reproduzierbarkeit auf die Autobahn als Übergang zum Massenkonsum eines vormals elitären Sports übertragen?[14] Nein, denn während das Kunstwerk an sich gut ist, einen Impuls von Aufklärung und nicht-Entfremdung hat und dann erst entstellt wird, waren Auto und Autobahn nie gut, sie haben keine gute Urform, die gerettet werden könnte. Schon die ersten großen Automobilisten waren Pioniere des Unheils, Rudolf Diesel ein überheblicher Menschenfeind, Henry Ford ein glühender Antisemit, Marinetti ein Frauenfeind und Kriegshetzer, Henry Detterding (Shell) ein Rassist, Günther Quandt (Daimler/BMW) ein Nazi-Unterstützer und LeCorbusier (Athener Manifest der autogerechten Stadt) ein großer Nazi-Sympathisant.[15]

Während die Kunst weiterhin in ihrer nicht-verdinglichten Form möglich ist und darauf zurückgeführt werden könnte, ist das Auto von Anfang an eine Maschine des

12 Gegenstromberlin: Das Auto-Ausstiegs-Manifest.

13 Vgl. Gudrun Brockhaus: Schauder und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot, München: Kunstmann 1997.

14 Vgl. Walter-Benjamin-Archiv: Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit (= Werke und Nachlaß, kritische Gesamtausgabe/Walter Benjamin. Hg. von Christoph Gödde und Henri Lonitz in Zsarb. mit dem Walter-Benjamin-Archiv ; Bd. 16), Berlin: Suhrkamp 2013.

15 Zu LeCorbusier siehe: Daniel de Roulet: Ehrgeiz – Le Corbusier, in: Nach der Schweiz. 27 Porträts zur Metamorphose eines Nationalgefühls, Zürich: Limmat Verlag 2009, in: Wikipedia (Hg.): Le Corbusier 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Le_Corbusier&oldid=214297591 vom 28.07.2021.

Kriegs und des toxischen Maskulinismus gewesen.[16] Ohne die neue Technologie der LKW-Flotte hätte der Faschismus möglicherweise in Italien nie gesiegt, wäre das 20. Jahrhundert anders verlaufen (Kapitel 5). Dem Autofahrer ist die Welt passive, benutzbare Kulisse. Eben darum ist die Libido des Automobilisten eine der instrumentellen Lust. Die »McDonaldisierung« entmenschlicht immer beide Seiten, den Fritten-Verkäufer und den Kunden, sowohl den Fahrer als auch sein Opfer.[17] Wie bei Diesel und Marinetti gesehen, wie in fast jeder Stadt erlebbar, gehört die Erniedrigung anderer zur Erhöhung des Autofahrer*innen-Ichs. Ohne diese Möglichkeit verlöre das Auto einen Großteil seiner Anziehungskraft, so wie es im Auto-Stau eben nur noch eine lästige Einengung ist.

Den instrumentellen Homo Faber verwerfen heißt, den Raum zu öffnen für den Homo Ludens, den spielerischen Menschen.

Radikale Bedürfnisse

Die Georg Lukács-Schüler*innen Leo Koffler und Agnes Heller versuchten sich an der Frage nach dem Lebensglück des einzelnen Menschen. Heller verwarf Lukács mehr als Koffler, verließ ebenso wie dieser das Land gen Westen. Ein reines Träumen wie von Nietzsche oder ein rein negatives Kritisieren wie von den Situationisten oder der Frankfurter Schule war ihnen verwehrt, da der Sozialismus ja nun in der Oktoberrevolution gesiegt hatte.

Wäre der Traum einer gewesen von Sicherheit in Wohnen, Bildung, Arbeit und Altersversorgung, von halber Frauenemanzipation und halber Entnazifizierung, dann wären die Menschen wohl glücklich gewesen. Doch der Traum war doch einer vom Glück, von Freiheit und menschlicher Entfaltung. Daran scheiterten diese Gesellschaften und Agnes Heller löste sich wissenschaftlich vom historischen Materialismus im engeren Sinne. Ihre Philosophie denkt Lukács weiter: Wie wird der Mensch zum Glück befähigt, und vor allem, wie kann er oder sie es wollen und begehren, was fast immer unerreichbar? Sie antwortet mit dem Begriff der »radikalen Bedürfnisse«. Es gehe zuerst darum, diese wieder zu fühlen, sie freizulegen. Ihr Unterdrückt-Sein sei ein Grund für die missglückten Versuche einer befreiten Gesellschaft im sozialistischen Osteuropa gewesen.

Das nicht-Spüren der radikalen Bedürfnisse versteht sie soziologisch als Konsequenz der kapitalistischen Klassengesellschaft, die im Realsozialismus zwar stark abgemildert war, aber eben doch weiterhin existierte: »Wenn aber ein Bedürfnissystem zu einem gegebenen gesellschaftlichen Gebilde gehört, dessen spezielle Bedürfnissystem ist, wie können dann solche subjektiven Kräfte zustande kommen, die diese gegebene Gesellschaft stürzen? Jede (zivilisierte) Gesellschaft ist eine *Klassengesellschaft,* beruhend auf der Teilung der Arbeit, in der also auch das System der Bedürfnisse ›aufgeteilt‹ ist. Die ausgebeuteten Klassen beanspruchen meist nicht mehr, als eine bessere Befriedigung der ihnen zugeteilten Bedürfnisse.«[18]

---

16 Vgl. Malm, Zetkin Collective, 2021.

17 G. Ritzer: The McDonaldization of society, S. 125.

18 Agnes Heller: Theorie der Bedürfnisse bei Marx, Hamburg: VSA-Verl. 1976, S. 112.

Die »wünschbare zukünftige Gesellschaft« nennt Heller die »große Republik«. Sie wäre »von allen vorangegangenen radikal verschieden.«[19] Heute sei ein Lebensglück, in dem radikale Bedürfnisse überhaupt empfunden und sogar befriedigt werden, nur wenigen Privilegierten erreichbar, es gelte aber, es allgemein verfügbar zu machen.[20]

Dazu unterbreitet sie einige Vorschläge: Die radikalen Bedürfnisse sollen entwickeln werden durch eine Befreiung der Kultur von der Herrschaft des Marktes und des Kapitals, und durch die Auflösung der traditionellen Kleinfamilie zu Gunsten von Kommunen, in der die Kindheit politisiert würde, statt politisch irrelevant zu sein wie heute. Zeitgleich würde eine Ökonomie des Gabentausches, also eine Ökonomie der Geschenke, die Gradmesser des Erfolgs dieser Transformation wäre, von alleine wachsen.[21] Eine zu große Monopolisierung der Macht wäre verhütet durch eine Doppelherrschaft aus Parlament und Arbeiter*innenräten. Der Staat würde durch eine starke Societá Civile begrenzt.

Eigentum wäre begrenzt vorhanden in Bereichen, die potenziell allen Menschen offenstehen: Bücher, Möbel, Fahrräder, Ideen, Software. Jedoch alle Monopolgüter (Acker, Häuser, Grundstücke, Internetkabel, Social Media Plattform, Stromleitung, Bodenschätze, Wald, Straße) wären im Kollektiveigentum. Jedoch – ein großer Unterschied zu Marx – sie wendet sich gegen eine völlige Einkommensgleichheit, plädiert jedoch für eine soziale und kulturelle Unter- und Obergrenze, die jeweils dort liegt, wo »Einkommen in Macht über andere umschlägt« oder in eine Form von »Parasitentum« (z.B. eine Existenz durch Mieteinnahmen, das heißt durch die gesellschaftlich nützliche Arbeit anderer).[22]

Erwachsene und Kinder würden in verschiedene Kommunen frei ein- und austreten. Dort wären Hausarbeit und Kindererziehung geteilt. Kinder würden sich nicht nur an der Arbeit, sondern auch an der Politik beteiligten (was Fridays for Future ja tatsächlich lebt). Diese »Revolutionierung des Alltagslebens« würde »demokratische Verhaltensweisen in den verschiedenen Lebensbereichen« ermöglichen«.[23]

»Tiefsinnige, an Bedürfnissen reiche Persönlichkeit[en]« wären die Regel statt die Ausnahme.[24]

Ecce Homo

Die Fackel der Befreiung hat seit dem Ende des realexistierenden Sozialismus die Bewegung des Zapatismus aus dem Süden Mexikos übernommen. In den letzten Jahren wurde in einem Atemzug damit die Commune von Rojava im Norden Syriens genannt,

19 Ebd., S. 113.

20 Der subjektive Aufwand, sich den angebotenen Ersatzbedürfnissen und Ersatzbefriedigungen zu entziehen, ist hoch. Vielleicht suchen deshalb einige die Rettung in einer fertigen alternativen Kultur, sei es der Islam oder eine Verschwörungsideologie oder der neue Rassismus.

21 Reiner Ruffing: Agnes Heller. Pluralität und Moral, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften 1992, S. 133.

22 Ebd.

23 Ebd., S. 136.

24 A. Heller: Theorie der Bedürfnisse bei Marx, S. 148.

die wahrscheinlich die umfangreichsten Schritte für die Frauenbefreiung im westlichen Asien getan hat.

Ein Plädoyer, den Ernst der Lage endlich anzuerkennen, und statt auf Kooperation auf einen siegreichen Konflikt zu setzten kam zuletzt von Andreas Malm, gefolgt von Slavoj Zizek und Tadzio Müller. Die Menschheit hat laut Malm

> »nur noch drei Optionen in absehbarer Zeit: assistierten kollektiven Suizid, einen chaotischen Untergang, auf den die Superreichen sich heute schon mit Bunkern und Inseln vorbereiten, oder eine radikale Überwindung des Kapitalismus und der Welt, wie wir sie kennen. Žižek meint, dass schon in den nächsten Jahrzehnten die Ökosysteme kollaborieren werden und eine Entscheidung zwischen den drei Optionen anstehen wird. Er plädiert dafür, einen solidarischen und wünschbaren post-kapitalistischen Zustand weiterhin Kommunismus zu nennen. Zu diesem Kommunismus gehörten vier Hauptzutaten:
>
> Zuerst ist da ein Voluntarismus: Veränderungen, die nicht in historischer Notwendigkeit begründet sind; Sie werden gegen die spontane historische Tendenz erreicht – wie Walther Benjamin sagte, wir müssen die Notbremse ziehen im Zug der Geschichte. Dann ist da der Egalitarismus: globale Solidarität, Gesundheitsvorsorge, und ein Minimum eines würdigen Lebens für alle. Dann sind da Elemente die knallharten Liberalen nur wie ›Terror‹ vorkommen können: einen Vorgeschmack haben wir bekommen mit den Maßnahmen in der anhaltenden Pandemie: Einschränkung persönlicher Freiheiten und neue Formen von Kontrolle und Regulation. Schließlich, das Vertrauen in die Leute: alles ginge verloren ohne die aktive Teilnahme der gewöhnlichen Leute.«[25]

Dass das alles schon in den kommenden Jahrzehnten geschehen soll, statt in der nächsten Generation und im nächsten Jahrhundert, klingt für den Zeitgeist eine Spur zu radikal und zu fatalistisch. Die meisten, ich eingeschlossen, wollen es einfach nicht glauben. Das Gefühl mag dem Verstand nicht folgen. Gleichwohl bleibt wissenschaftlich gesehen nur die Frage, wann es soweit sein wird, zumindest wenn die Möglichkeit einer Lösung der multiplen ökologischen Krisen innerhalb des kapitalistischen Systems als unmöglich betrachtet wird. Im besten Fall, trösten wir uns, wird es noch Jahrzehnte dauern bis zum Zusammenbruch unserer Ökosysteme. Die IPCC-Szenarien sind unserem Selbstbetrug entgegengekommen, indem sie das Schlimmste auf das nächste Jahrhundert datiert haben. Jedoch zwingt eine nüchterne Betrachtung der Fakten heute zur Einsicht, dass IPCC und ähnliche Klimastudien bisher jedes Mal in jederlei Hinsicht die Geschwindigkeit und Zerstörungskraft des Wandels unterschätzt haben. Oft ist dem IPCC vorgeworfen worden, seine Zahlen seien politisch. Dafür sprechen einige Indizien. Jedoch wurde daraus nicht der richtige Schluss gezogen, dass IPCC (und internationale Klimadiplomatie) systematisch ein falsches Gefühl von Sicherheit erzeu-

25 Slavoj Žižek: Last Exit to Socialism. Jacobin 2021, https://www.jacobinmag.com/2021/07/slavoj-zizek-climate-change-global-warming-nature-ecological-crises-socialism-final-exit?__cf_chl_jschl_tk__=pmd_b1872ac4df2283ba88cd0c6552b8bb82030f04a1-1627510956-0-gqNtZGzNA02jcnBszQYi vom 28.07.2021.

gen.[26] Mit den Fluten im Sommer 2021 und den Extremtemperaturen zusammen mit der Pandemie besteht nun eine Möglichkeit, dass diese Erkenntnis im Alltagsverstand ankommt. Es ist Zeit, dass es überall verstanden wird: Wir sind schon mitten im Klimakollaps.

In seiner Binnenlogik funktioniert der Kapitalismus: Die Finanzmärkte, die Sicherheitsapparate der Nationalstaaten, der ungerechte Welthandel und die Inwertsetzung von Natur und Arbeitskraft »funktionieren«. Die radikale neue Rechte ist die politische Form des Überlebens dieses Gesellschaftssystems, während ein Teil der Menschheit untergeht und zunehmend willentlich und bewusst geopfert wird. Dieser Teil der Menschheit und ihr toxischer Auto-Mann wird nichts ändern, schon gar nicht, weil sie um einige Fakten wüssten, die sie vorher nicht kannten. Zu rufen »Follow the science« und sie aufzuklären über ungerechte Privilegien wäre hier als hielte man sich ein Buch über den Kopf, um sich vor einem Gewittersturm zu schützen.[27]

Ließe sich eine Mauer um diese Menschen und ihre Welt bauen, wäre allen geholfen. Jedoch sind sie – entgegen ihrer eigenen Wahrnehmung – für ihren Lebensstandard auf den Zugriff auf den gesamten Planeten und die Ausbeutung seiner sonstigen Bewohner*innen angewiesen. Eine friedlichere, ökologischere, bessere Welt muss gegen sie erkämpft werden. Der Homo Ludens muss deshalb zugleich ein Homo Militas sein. Es ist daher auch falsch, den Maskulinismus in einer Art wie Klaus Theweleit und heute ein großer Teil der globalen Linken abzulehnen, die auch noch die Möglichkeit der notwendigen Gegenwehr als vermeintlich typisch männlichen Charakterzug mit verwirft. Das Civil Rights Movement, die Suffragetten, der African National Congress (ANC) und die Abolitionist*innen (gegen die Sklaverei) waren keineswegs wehrlos, wie Andreas Malm gezeigt hat.[28]

Bewegungen wie die Zapatist*innen konnten es sich noch nie leisten, nicht zu kämpfen und haben unsere Epoche als globalen transnationalen Krieg niedriger Intensität beschrieben, indem nur manche das Privileg des Pazifismus genießen.[29]

Doch selbst in den Zentren des Nordens sind die Inseln des Friedens und gemütlichen Wohlstands immer stärker durchzogen und verwoben mit Zonen des Elends und der nackten Gewalt. Zwangsräumungen und Obdachlosigkeit sind nur eine Woche vom Einzug der neuen jungen Familie entfernt, die sich über die frei werdende Eigentumswohnung freut; Mozart im SUV hören ist nur einen Meter entfernt von der alten Frau, di,e von niemandem gesehen, drei Ampelphasen zum Überqueren einer Straße benötigt; Verbitterung und Verhärmung der verarmten Alten ist nur eine Flaschensammlerin von ausgelassen feiernden Abiturient*innen entfernt; Online-Hass gärt ein Stadtviertel entfernt vom privilegierten Optimismus der Unbeschwerten. (Ja das ist eine Klage

---

26 Vgl. Joseph Huber: Allgemeine Umwelt Soziologie, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften 2001. Huber brachte vieles durcheinander und meint am Ende, der IPCC habe übertrieben, es gäbe gar keine Klimakatastrophe.

27 Vgl. Jutta Ditfurth: Haltung und Widerstand. Eine epische Schlacht um Werte und Weltbilder, Hamburg: Osburg Verlag 2019.

28 Andreas Malm: How to blow up a pipeline. Learning to fight in a world on fire, London, New York: Verso Books 2021.

29 EZLN Subcomandante Marcos: Sieben Teile des Weltpuzzles. Archiv Sterneck 1997, www.sterneck.net/politik/marcos-puzzle/index.php vom 28.07.2021.

gegen die Gegenwart. Denn dies war 1980 und selbst in den 1990er Jahren noch nicht so.)

Das Auto begann vor 120 Jahren als eine Technologie zur Rückgewinnung der Überheblichkeit von fragil gewordener Männlichkeit und als Manifestation von Klassenherrschaft (der Bourgeoisie über Aristokratie und Proletariat[30]). Der Preis des allgemeinen Automobils war hoch: der Krieg um das sowjetische Erdöl und die Ausbeutung von Arbeiter*innen bis zum modernen Sklav*innentum.[31] Das alles ist heute in die Peripherien des globalen Südens externalisiert – wir müssen es nicht sehen. Was wir sehen müssen, sind die Fernsehbilder und die Geflüchteten, die es bis hierher geschafft haben, trotz aller Zäune.

Das Auto hat einige Schuld an diesem schlechten Zustand der Welt. Es ist ein Hauptkonsument von Erdöl, Stahl, Bauxit (Aluminium) und neuerdings Lithium (für elektrische Motoren). Es ist mit rund einem Viertel des globalen CO2 Ausstoßes ein Haupttreiber des Klimawandels und die Reifen größter Verursacher der Mikroplastikverschmutzung der Ozeane. Es hat, in Deutschland besonders deutlich, geholfen, die Massen zu korrumpieren, sich am imperialen Profit zu beteiligen, statt für ihr Recht zu kämpfen. Die zweite Kehrseite ist der Aufstieg der Deutschen zur ersten Autoindustrie der Welt.[32]

Der Bewegung für Klimagerechtigkeit kommt in Deutschland mehr als irgendwo sonst die Aufgabe zu, das System Automobil und damit den Bau von Autos und Autobahnen zu stürzen.[33]

Zu den Gegner*innen wird bald auch in aller Deutlichkeit die grüne Partei gehören, da diese sich, einmal an der Regierung, den bestehenden Strukturen weder entziehen will noch kann.

Das Auto ist nicht bloß falsch benutzt worden – wie die Waffenlobby der USA sich gerne entschuldigt –, es entfaltet unwiderstehlich seine Eigenlogik über den einzelnen und die Gesellschaft als Ganze. In den USA hat Exxon-Mobile die (leider erfolgreiche) Anti-Klima-Bewegung finanziert oder tut es immer noch.[34] Da es in Deutschland keine Ölkonzerne gibt, ist die stärkste fossile Lobby die Auto-Industrie. Zu verlieren gibt es eine scheußliche Zukunft, zu gewinnen ist alles.

30 Vgl. Das Manifest von Graf Pidoll und die Parlamentsdebatten und Rechtsprechungen in Preußen, in: Wolfgang Sachs: Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt 1984.

31 Vgl. 11. Juni 1945, Zentralkomitee der neugegründeten Kommunistischen Partei Deutschlands, in: Susan Neiman: Von den Deutschen lernen. Wie Gesellschaften mit dem Bösen in ihrer Geschichte umgehen können, München: Hanser Berlin 2020, S. 137.

32 Es sind die zwei Familien, die noch heute zu den reichsten des Landes gehören, die mit Hitler große geworden sind: Piëch-Porsche (VW, Audi, Porsche) und Quandt (BMW). Wen werden sie unterstützen, wenn sich sogar die CDU vom Auto abwenden sollte? In den USA finanziert die Ölindustrie durch die Koch-Brüder den Wahlkampf Trumps, die Klimaleugnung und überhaupt die radikale neue Rechte.

33 Gegenstrom Berlin, Das Auto-Ausstiegs-Manifest, August 2019.

34 Robert J. Brulle und Riley E. Dunlap, A Sociological View of the Effort to Obstruct Action on Climate Change, in: Footnotes, No 49 (3), Juni 2021.

Epilog – Definition des Automobilismus

In diesem Kapitel muss Todorovs Axiom zurückstehen, um den Automobilismus in den größeren Komplex des eurozentrischen Fossilismus und Rassismus einzuordnen. Nach einer historischen Periodisierung folgt eine Diskussion des Buchs Black Skin White Fuels und darauf aufbauend, eine Definition des Automobilismus.

In den vorangegangenen Kapiteln haben wir die Entstehung des sozio-technischen Komplexes um das Auto über den Zeitraum von 112 Jahren untersucht (1909 – 2021). Innerhalb eines halben bis dreiviertel Jahrhunderts hat sich die Massenmotorisierung in beiden Nachkriegsrepubliken (etwa 1970 und 1980) eingestellt. Seither hat sich der Zustand eines umfassenden Automobilismus nicht mehr wesentlich verändert, er ist *qualitativ* relativ stabil verglichen zum vorherigen Zustand. *Quantitativ* trifft das nicht zu, denn das Wachstum ist ihm in allen Bereichen immer noch inhärent: Gesamtzahl der Autos, Autos pro Haushalt, Höchstgeschwindigkeit, Motorleistung, Gewicht, Größe und durchschnittlicher Co2-Ausstoß je Auto, Länge des Autobahnnetzes, Flächenverbrauch und Co2 Ausstoß aller Autos. Rückläufig ist nur die Zahl der getöteten Autofahrendenden und der Co2-Ausstoß je PS, welcher jedoch überkompensiert wird durch steigende Motorleistung. Auch ist die Quote der jungen Erwachsenen mit Führerschein leicht rückläufig.

Im Rückblick können wir den Automobilismus in sechs historische Phasen einteilen. Seine Pionierzeit reichte von Marinettis Futuristen-Männern von 1909 bis zum Marsch auf Rom am 28. Oktober 1922. Er war hier noch Idee und dystopischer Traum und noch sehr selten Infrastruktur und alltägliche Praxis. Mit dem Übergang des italienischen Faschismus von der Bewegungs- und Bürgerkriegs- in die Staatsphase wurde das Automobil Staatsprojekt ersten Ranges. In dieser zweiten Phase (1922–1933) wurden Richtlinien und Grundlagen des Automobilismus entwickelt, von denen viele bis heute gültig sind. Zugleich wurden fast alle kulturellen, wirtschaftlichen und planerischen Vorbilder für die zweite Etappe des Faschismus schon geschaffen. Die dritte Phase des Automobils begann am 30. Januar 1933 in Berlin und endete dort im Mai 1945. Die Nazis übernahmen im wesentlichen die symbolische Überhöhung des Autos und die schon entwickelten Techniken aus Italien. Die Verbindung aus industriellem Modernisierungsschub und dem libidinösen Prestigeprojekt für Männer hat sich fest etabliert und überdauert bis in die Gegenwart. Bis ungefähr 1970 in West- und 1980

in Ostdeutschland reicht die vierte Phase, an deren Ende aus dem Automobilismus einer wohlhabenden Elite einer der Mehrheit der Bevölkerung wurde. Wie wir gesehen haben, war das Auto nun an der Oberfläche amerikanisch-konsumistisch bzw. sozialistisch-konsumistisch konnotiert. Wie unschwer zu erkennen war, verbarg sich darunter jedoch der »Mief von tausend Jahren«, also die symbolische und libidinöse Kontinuität des deutschen Nationalsozialismus oder allgemeiner, die des Faschismus.

Eine fünfte Phase lässt sich für Ostdeutschland und Osteuropa mit dem Zusammenbruch des Realsozialismus ab 1989 konstatieren. Eine sehr schnelle Steigerung der Anzahl der Autos und die Übernahme des wesentlich aggressiveren westlichen Automobilismus ging einher mit der Übernahme von neuen Gender-Rollenbildern und dem Kapitalismus in seiner neoliberalen Variante. Theodor Adorno nannte dies treffend eine konsumptive Resignation des proletarischen Bewusstseins.[1] Der Roll-Back der Frauenemanzipation seit 1989 ging einher mit einer Re-Patriarchalisierung und bis heute andauernden Integration der Arbeiter*innen in den Standort- und Ethnonationalismus.

Paul Gilroys Analyse der USA lässt sich ähnlich wie Adornos Diktum auf die Arbeiter*innen-Klasse Europas anwenden: »Eben jener anfängliche Ausschluss der Afroamerikaner*innen vom Auto und allem wofür es stand, machte sie anfällig, es als Objekt für kompensatorisches Prestige zu konsumieren. […] Die Wertschätzung des Autos in der popular black culture ist nichts als ein Symptom des Zusammenbruchs der Emanzipationsprojekte der 68er Konjunktur, und ähnliches ließe sich vom globalen Süden sagen.«[2]

Die jüngste Metamorphose und sechste Phase ist die Entstehung eines »fossilen Hypermaskulinismus« seit ungefähr der Präsidentschaft Donald Trumps (2017) und dem weltweiten Aufstieg des Rechtspopulismus. In diesem wird das Auto abermals hochgradig politisiert mit deutlichen Anleihen aus dem historischen Faschismus. Dabei hat es, obwohl so hoch entwickelt, doch eine neue Qualität hervorgebracht, deren Herkunft sich deutlich an der Übernahme des US-amerikanischen Akronyms SUV in die meisten Sprachen zeigt.

Aus großer Distanz betrachtet, kann diese sechste Phase als Reartikulation eines alten und nie verschwundenen »fossilen Techno-Rassismus« verstanden werden.[3] Dieser umfasst mehr als nur das Auto. Auch die Dampflock, das Dampfschiff, das Flugzeug und überhaupt die auf fossile Energien gründende Moderne steckt die sehr weite Grenze ab. Das Auto war und ist die stärkste symbolische und materielle Ausprägung dieses Techno-Rassismus im Alltag. Sein historisches Subjekt ist trotz der Öffnung für Frauen bis heute die »Petro-Maskulinität«.[4] Die Wurzeln des Automobilismus reichen tief in die Subjekte, ihr soziales Geschlecht und ihre Identität hinein, was jede ökologisch

1 Theodor Adorno, Philosophische Elemente einer Gesellschaftstheorie und Paul Gilroy, Driving while Black, In: Malm, S. 456 und S. 389

2 Anhang der Popmusik ist dies deutlich: der (später verurteilte Vergewaltiger) R. Kelly besang 1995 in »You remind me of something« das Auto, indem er eine Frau mit ihm verglich. 1974 hingegen sang William DeVaughn noch »You may not have a car at all, but remember brothers and sisters, you can still stand tall« in »Be Thankful for What You Got«. Zitiert nach Malm, Fußnote 218

3 Vgl. Malm, S. 442

4 Vgl. Daggett

motivierte Reform sehr schwer macht.[5] Andreas Malm prognostiziert für den Fall, dass es doch noch zu einem Klimaschutz kommen würde, der den Namen verdient, eine gewalttätige Revolte dieser »Petro-Maskulinitäten«. Die Anfänge lassen sich deutlich genug bereits erkennen.[6]

Neo-Optimismus

Das gegenwärtige »sozio-metabolisches Regime« der industrialisierten oder post-industriellen Staaten reguliert die Stoffströme zwischen Natur und Kultur dauerhaft und systematisch in einer nicht-nachhaltigen Weise. Ein Übergang in eine nachhaltigen Metabolismus wäre vergleichbar mit dem Übergang von Neolithikum zum Ackerbau oder vom Feudalismus zum heutigen fossilen Industrie-Kapitalismus.[7] Die Größe der Aufgabe wird von den Vorschlägen eines »Green New Deal« oder einer »ökologischen Modernisierung« unterschlagen. Man unterstellt, es sei einfach und leicht erreichbar. Die Wissenschaft befasst sich (mit Ausnahme des Green Marxism) seit knapp 40 Jahren mit den Möglichkeiten einer ökologischen Modernisierung *innerhalb* der Grenzen des bestehenden Regimes.

Jedoch – selbst viele wissenschaftliche Fürsprecher*innen der ökologischen Modernisierung wie Frank Geels und die Transition Theory, mussten schließlich eingestehen, dass ihre Hoffnungen illusionär gewesen sind. Es hat keine Entkopplung von Bruttoinlandsprodukt und Ressourcenverbrauch gegeben. Der Himmel über der Ruhr ist wieder blau, weil die schmutzigsten Industrien nach Asien abgewandert sind und dort weiterhin für unseren Konsum produzieren. Das befördert die Illusion in Westeuropa, unser Konsum sei weniger zerstörerisch als in der jüngeren Vergangenheit.

Heute, 30 Jahre nach der großen Umweltkonferenz der vereinten Nationen in Rio de Janeiro müssen alle Ziele als weit verfehlt gelten: das Aussterben von Tier- und Pflanzenarten, die Zerstörung der letzten Regenwälder einschließlich des Amazonas, die Verschmutzung der Ozeane, die Eutrophierung der Ökosysteme (auch in Europa), die Flächenversiegelung, der Verlust von Ackerfläche und Trinkwasser und die Konzentration von Co2 in der Atmosphäre – das alles geschieht *ungebremst*. Das heißt, es gab und gibt nur eine Umwelt- und Klima*diplomatie*. Was es nicht gibt, ist eine Umwelt- und Klima*politik*, insofern wir unter Politik im Gegensatz zu Diplomatie eine messbare Veränderung der Stoffströme und Naturverhältnisse verstehen. Alles bedruckte Papier und alle in Mikrophone verlautbarten guten Absichten haben den Anstieg der Co2 Konzentration nicht um einen (messbaren) Jota aufgehalten, geschweige denn reduziert. Der Regenwald brennt heute noch schneller ab als in den 1990er Jahren, doch angesichts der Vielzahl an sozialen und ökologischen Katastrophen ist die allgemeine Öffentlichkeit übersättigt und ermüdet.

5 Zenone, S. 66

6 Zum Beispiel sind über 100 Anschläge in den USA dokumentiert, in denen Rassisten mit SUV-Autos in Demonstrationszüge der Anti-Rassismus-Bewegung fuhren. Auch in Deutschland gab es einige Fälle. Vgl. Malm, S. 531

7 Haberl, Helmut, Marina Fischer-Kowalski, Fridolin Krausmann,Joan Martinez-Alier, Verena Winiwarter, A Socio-metabolic Transition towards Sustainability? Challenges for Another Great Transformation, Sustainable Development, No. 19, 2011.

Frank Geels hat angesichts der selbst in Westeuropa nicht realisierten Energiewende seinen Optimismus aufgeben. Es gehe weniger darum, weitere Vorschläge für Alternativen zu machen, als das bestehende fossil-industriell-kapitalistische System ausreichend zu schwächen, um diesen überhaupt erst eine Chance zu eröffnen: »Future agendas in research and policy should therefore pay much more attention to the destabilization and decline of existing fossil fuel regimes.«[8]

Wie Malm und das Zetkin-Kollektiv argumentieren, ist dieser Optimismus selbst Teil der Ideologie des hegemonialen fossilen Regimes. Ohne ein Minimum an Optimismus ist scheinbar selbst eine stark verdinglichte Gesellschaft wie die unsere nicht möglich. Dabei hat sich der »bourgeoise Neo-Optimismus« parallel zur Klimaleugnung in den letzten Jahren sehr rasch radikalisiert. Je weiter die Lücke zur messbaren Realität klafft, desto entrückter wird der Neooptimismus. Seine Geburtshelferin war in den 1980er und 1990er Jahren die Nachhaltigkeitswissenschaft mit ihrer starken Gläubigkeit an »Good Governance« und win-win Policies im Weltmaßstab. Als 2020 der Amazonas und der US-Staat Oregon in Flammen standen und ein weiteres Mal das heißeste Jahr der weltweiten Wetteraufzeichnung gemessen wurde, kletterten die Bücher »False Alarm« und »Apocalypse Never« weit nach oben auf der englisch-sprachigen Bestseller-Liste von Amazon.[9]

Die Sozialwissenschaften hören derweilen nicht damit auf, immer weitere Studien über eine vermeintlich machbare ökologische Modernisierung zu publizieren oder – was auf Dasselbe hinausläuft – zu behaupten, die Klimadiplomatie könnte auf wundersame Weise doch noch etwas zum Klimaschutz beitragen.

Keine Gletscherschmelze und kein Co2-Rekord wird die tonangebenden Sozialwissenschaften in der Nachhaltigkeitsforschung zur Überprüfung ihrer Prämissen bewegen. Denn diese stehen nicht zur Disposition (und werden meist gar nicht explizit definiert). Die Unumstößlichkeit des Kapitalismus als allein mögliche Gesellschaftsformation ist ihr Dogma. So etwas wie ein kapitalistischen Weltsystems hat als wissenschaftliches Konzept keinen Platz in den Sustainability Studies. Oder in anderen Worten ausgedrückt, das letzte was der Fisch entdeckt ist bekanntlich das Wasser. Damit leistet der wissenschaftlich geweihte kategorische Optimismus einen funktionalen Beitrag zum Status Quo.

Die Hoffnung wird allen Unwettern und Katastrophen zum Trotz noch ein wenig länger aufrecht erhalten und mahnt insbesondere die junge Generation zur Geduld. Niemand solle bitte Autobahnen blockieren, aus Protest gegen die legale Vernichtung großer Mengen guter Lebensmitteln, hieße es von staatsoffizieller Warte im Winter 2022, denn »die Politik« würde sich um die Klimakatastrophe schon kümmern. Und

---

8 Geels, Frank, Regime Resistance against Low-Carbon Transitions: Introducing Politics and Power into the Multi-Level Perspective, Energy and Society 2014.

9 Malm and the Zetkin Collective, 2021, 540.
Amazon selbst finanziert unter anderem das Competitive Enterprise Institute und dieses wiederum den bekannten Klima-Wandel-Leugner Jim Inhofe. Das Buch wurde gelobt von einem weiteren Hauptakteur der Klimawandelleugnung, dem Heartland-Institute. An der Neutralität von Amazon sind somit Zweifel angebracht. Vgl. *Root, Tik, Friedman, Lisa, Tabuchi, Hiroko, Following the Money That Undermines Climate Science, New York Times, 10. Juli 2019, https://www.nytimes.com/2019/07/10/climate/nyt-climate-newsletter-cei.html*

auch gegen Gaskraftwerke solle niemand protestieren, die sind laut EU-Kommission seit Januar 2022 »nachhaltig« und seit März sollen sie darüber hinaus als partriotischer Beitrag zur Unabhängigkeit von Russland gelten.

Um nicht falsch verstanden zu werden: In den 1980er und frühen 1990er Jahren hatten nicht-marxistisch arbeitende Wissenschaftler*innen noch rationale Gründe für einen gewissen Optimismus im Hinblick auf die Reformierbarkeit des Kapitalismus. 30 Jahre nach dem Rio-Gipfel der vereinten Nationen und dem Scheitern seiner Ziele ist der Neooptimismus hingegen zur Ideologie verkommen.

Die langen Schatten des Faschismus

Nicht die einzige aber die lauteste Fürsprecherin des Neooptimisus ist weltweit die radikale Rechte, auf Englisch die »far right« oder auch neue Rechte oder mit verharmlosendem Anklang, der Rechtspopulismus. Die existierenden fossilen Regime zu destabilisieren, wie Geels fordert, ist daher gleichbedeutend mit einem Sieg über diese. Malm und das Zetkinkollektiv: »Es gibt leider scheinbar keinen anderen Weg als die radikale Rechte zu besiegen, nicht über sie zu lachen, sondern sie zu besiegen. Vor dem Kampf zu fliehen hieße, vorzeitig aufzugeben.«[10]

Wie wir in den historischen Kapiteln gesehen haben, ist der Zusammenhang von Automobil und Faschismus einschließlich des »Nationalsozialismus« offensichtlich. Doch auch dies war nicht der Anfang sondern eine weitere große Metamorphose des Nexus aus Fossilismus, Rassismus und Imperialismus. Schon die mit Kohle-befeuerten Kanonenboote des 19. Jahrhunderts waren eine Form europäischer Weltherrschaft auf Grundlage fossiler Kohlenwasserstoffe. Cara Daggett zeigt, dass lange vor dem Erdöl schon die Steinkohle »die metaphorische, materielle und soziotechnisch Grundlage der westlichen Petrokulturen« bildete.[11] Was wir als Verbindung von Automobilismus und Faschismus erkannt haben, nennt sie wie andere Wissenschaftler*innen, die die ökologisch-materielle Dimension ergänzt haben folgerichtig »fossilen Faschismus«. Diesem voraus ging also ein fossiler Imperialismus und Rassismus. Seine letzte und heutige Ausprägung nennt Daggett »Klimafaschismus«. Das meint die Einhegung von permanent scheiternden Staaten in den globalen Peripherien Afrikas, Asiens und der Amerikas durch die mächtigeren Staaten, die Einzäunung der »westlichen« Zentren mit Stacheldrahtzäunen und der stetig voranschreitende Ausbau der repressiven Staatsapparate in allen Staaten des »Westens« um Flüchtlinge von außen und Armut im inneren in Schach zu halten.[12] Was wir mit großem historischen Abstand heute erkennen können sind sehr grob eingeteilt drei Phasen: der Beginn des Fossilismus-Imperialismus-Industrialismus im 19. Jahrhundert, seine Expansion im fossilen Faschismus mit der Verbreitung des Autos als symbolisch wichtigster Maschine im letzten Jahrhundert und seine Legitimationskrise auf dem Zenit der billig verfügbaren Kohlenwasserstoffe in der beginnenden Klimakatastrophe in unserem Jahrhundert.

10 Malm und Zetkinkollektiv, 2021, S. 540 Übersetzung aus dem Englischen hier und im folgenden von C.K.

11 Daggett 2018, S. 3

12 Ebd.

Wenn wir alle drei Phasen in den Blick nehmen, wird vieles was gegenwärtig als irrationaler und unerklärlicher Wahnsinn erscheint durchaus rational verständlich. Cara Daggett:

»In other words, fossil fuels matter to new authoritarian movements in the West because of profits and consumer lifestyles, but also because privileged subjectivities are oil-soaked and coal-dusted. It is no coincidence that white, conservative American men – regardless of class – appear to be among the most vociferous climate deniers, as well as leading fossil fuel proponents in the West.«[13]

Was uns als radikale neue Rechte und Hypermaskulinismus entgegentritt ist tatsächlich nicht neu. Es gehört zur europäischen Moderne und konnte in ihren besseren Zeiten unterdrückt und sublimiert werden. So war schon der britische industrielle Imperialismus rassistisch und zugleich fossilistisch. 60 Jahre vor der Reichsautobahn umschrieb ein durchschnittlicher britischer Ingenieur und Kolonialbeamte, John Turnbull Thomson, 1873, den Zeitgeist so:

> »Then, what has made the white man – or more conspicuously the Anglo-Saxon – of the Teutonic race so ubiquitously progressive and aggressive; this more especially of so recent a date? It is his humanity and science, combined with steam. And what makes steam for him? It is coal. What then has coal to do with our race? As far as we know yet, everything.«[14]

Der schon verbreitete Rassismus der europäischen Sklavenhalter-Imperien hat sich mit der zusätzlichen Überlegenheit durch Dampfmaschine und Kohle sowie ihren Maschinen, dem Dampfschiff und der Eisenbahn, verbunden. Schon in dieser Frühphase des Fossilismus entstand ein »Rassismus zweiter Ordnung«, ein »Techno-Racism«. Dieser leitete die Überlegenheit der weißen Europäer*innen aus der Nutzung der Maschinen statt nur aus der Biologie ab – wobei sich beide oft ergänzten.[15] Die Arbeit der Afrikaner*innen (zur Herstellung großer Mengen Palmöls als Schmiermittel vor der Entdeckung des Erdöls) und Asiat*innen und Lateinamerikaner*innen (als Plantagenarbeiter für Kautschuk für Autoreifen vor der Entwicklung des synthetischen Gummis 1936) wurde unsichtbar gemacht, um den Mythos der ausschließlich weißen-europäischen Maschine zu schaffen.[16] Ein ferner Anklang daran war Hitlers Lüge, er habe die Autobahnidee ganz allein, nur durch Hilfe göttlicher Eingebung (statt von der HaFraBa und IG-Farben) erhalten.

Mit der Erfindung des Autos erbte es den Techno-Rassismus des vorigen Jahrhunderts und verbreitete ihn in weiteren sozialen Schichten als es das Kanonenboot je gekonnt hätte. Das Auto ist laut Malm und Zetkinkollektiv selbst eine materielle und sym-

---

13 Aaron M. McCright and Riley E. Dunlap, ›Cool Dudes: The Denial of Climate Change among Conservative White Males in the United States‹, Global Environmental Change 21, no. 4 (2011): 1163–72. In: Daggett, S. 3f.

14 Address by ›J. T. Thomson, F. R.G. S., President, in the Chair‹ to the New Zealand Institute, 7 April 1874, in James Hector (ed.), *Transactions and Proceedings of the New Zealand Institute, 1873* (Wellington: James Hughes), 441, 444–5. In Malm and Zetkin Collective, S. 355

15 Malm and Zetkin Collective, S. 385

16 Ebd., S. 350

bolische Verkörperung des technologischen Rassismus.[17] Ein fernes Echo des Ur-Mythos von der gefühlten Unabhängigkeit der Europäer*innen in ihren Maschinen (von den Kolonien) finden wir noch heute im verbreiteten Common Sense der meisten Autofahrer*innen. Sie insistieren auf ihr vermeintliches Recht, »einfach in Ruhe gelassen zu werden. Er ist das perfekte liberale kapitalistische Subjekt.«[18] Um so zu fühlen, muss ignoriert werden, dass jemand in der globalen Peripherie das nötige Öl, die Metalle, das Lithium gefördert hat, und dass das eigene Auto irgend etwas mit der Klimakrise und dem Recht auf Zukunft der jungen Generation zu tun haben könnte.

Malm und das Kollektiv meinen, der gegenwärtige Rassismus gegen Araber*innen und Muslim*innen sei erstmals in der narzistischen Kränkung der Autofahrer*innen in der »Ölkrise« der 1970er Jahren entstanden, als arabische Staaten begannen ihre Ölquellen zu nationalisieren und den gemeinen Autofahrer beim trivialen Akt des Volltankens dazu nötigten, die Tatsache anzuerkennen, von einer globalen Lieferkette abhängig zu sein, bei der die Kolonialvölker plötzlich ein Wort mitreden wollten. Der Mythos von der fossil-technologischen Unabhängigkeit musste hier einmal als Mythos erkannt werden.

Es war daher kein unglücklicher Zufall sondern im Automobilismus angelegt, dass mit Henry Ford der erster Massenproduzent und für zwei Jahrzehnte größte Weltkonzern ein Antisemit, Rassist und fanatischer Feind der Arbeiter*innen-Bewegung war. Es war ebenfalls kein Zufall, dass Ford sobald sich die Gelegenheit bot, die Agenten *seiner* Revolution in Europa finanzierte um etwas gegen die seiner Meinung nach von Juden*Jüdinnen geleitete Oktoberrevolution zu tun.[19] Ohne seine tiefen Taschen hätte es wahrscheinlich 1923 keinen Hitler-Ludendorf-Putsch geben, und der Aufstieg von Hitler und der NSDAP wäre irgendwann im Laufe des Jahres 1922 in München wegen Geldmangel geendet.[20] Die New York Times schrieb:

---

17 Paul Gilroy, ›Driving While Black‹, in Daniel Miller, *Car Cultures* (Oxford: Berg, 2001), S. 89 In: Malm and the Zetkin Collective, S. 385

18 Ebd. S. 386

19 Vgl. auch Pool, James, Who Financed Hitler: The secret funding of Hitler´s Rise to Power 1919–1933, Dial Press, New York 1978.

20 Höchstwahrscheinlich spendete Ford über den weißrussischen Emigranten in den USA, Boris Brasol und mit Hilfe seines Sekretärs und »rechter Hand«, dem deutschen Emigranten Ernest Liebold an Ludendorff Ende 1921 den hohen Betrag von 0,5 Millionen Goldmark wovon wahrscheinlich ein Teil an Hitler weitergeleitet wurde. Fords Mann in Bayern war ein gewisser Lars Jacobsen, der angeblich als Vertreter für Traktoren Europa bereiste wie später auch Brasol. (S. 65)
Nur zwei Monate später beschwerte sich der Vizepräsident des bayerischen Landtags Erhard Auer beim Reichskanzler Friedrich Ebert über Fords Einmischung. Auf den Stufen des Reichstags erklärte er einem Reporter der Chicago Tribune, Ford finanziere einen gewissen Adolf Hitler in München, weil dieser sehr beeindruckt sie von dessen Programm der »extermination of Jews in Germany«, wie die New York Times am 8. Februar 1923 schrieb. (S. 45)
Hitler und Luddendorf versuchten zwei Jahre später von Mussolini inspiriert, einen »Marsch auf Berlin« am 8. und 9. November 1923. Dass dieser von der halben Millionen Goldmark oder weiteren Geldflüssen ermöglicht wurde ist zumindest sehr wahrscheinlich, da Ford im gleichen Zeitraum seine antisemitische Kampagne in den USA und weltweit finanzierte und unter anderem die »Protokolle der Weisen von Zion« drucken und weltweit über die Auto-Häuser verteilen ließ. (S. 64)
Es ist so gut wie sicher, dass Liebold ein deutscher Spion war, der den 1915 enttarnten (und ausgewiesenen) von Papen in den USA beerbte. (S. 131) Es wird dem Nazi-Sympathisanten Liebold zugeschrieben, den wahrscheinlich bereits antisemitisch fühlenden Ford für die Idee einer jüdisch-

»A rumor is circulating here that Henry Ford is financing Adolph Hitler's nationalist and anti-Semitic movement in Munich. Indeed the *Berliner Tageblatt* has made an appeal to the American Ambassador in Berlin to investigate and interfere. The wall beside his desk in Hitler's private office is decorated with a large picture of Henry Ford. In the antechamber there is a large table covered with books, nearly all of which are a translation of a book written by Henry Ford [the international Jew]. If you ask one of

bolschewistischen Weltverschwörung begeistert und noch weiter radikalisiert zu haben. Liebold soll die Idee von Boris Brasol aufgenommen haben. Brasol verbreitete die »Protokolle der Weisen von Zion« in den USA und streute die Verschwörungstheorie, die Juden steckten alleine hinter der Oktoberrevolution um »die Zivilisation« auszulöschen. Brassols Ziel war der Sturz der Oktoberrevolution und die Rückkehr des Zarentums. (S. 64) Von Papen hatte bekanntlich einen zweiten großen Auftritt 1932 als Kanzler und Helfer Hitlers zur Macht im Januar 1933. Bis 1926 reiste Brasol im Auftrag von Liebold, und damit im Auftrag von Ford, mehrmals nach Europa und finanzierte wahrscheinlich weiterhin die NSDAP oder weitere ähnliche Organisationen in anderen Ländern unter anderem die UHO, Ukrainian Hetman Organization, die ebenfalls mit den Nazis kollaborierte und eine eroberte Ukraine später für Berlin verwalten sollte. (S. 62 und 137)
Ford blieb Hitler treu bis weit in den Krieg hinein. 1940 weigerte er sich trotz nachdrücklicher Bitten Londons, Rolls Royce´s Merlin-Motoren für die britischen Spitfire-Flugzeuge in Lizenz zu bauen, während er zeitgleich (!) keine Gewissensbisse hatte, von seinen Werken Flugzeugmotoren für die Luftwaffe bauen zu lassen (8 % der Leistung der Werke in Deutschland während des Krieges waren keine Autos) und wahrscheinlich die Profite einzustreichen. (S. 338)
Seine Werke im besetzten Frankreich bei Poissy vermieden die Handelsblockade mit einer Dependance in Vichy- Frankreich und Algerien und zahlten dem Stand der Wissenschaft nach bis Sommer 1942 Gewinnausschüttungen an Ford und die Aktionär*innen während das Werk 5 Mal von der britischen Luftwaffe bombardiert wurde.
Am 7.12.1942 begann John Lawler die Sichtung der Akten in Detroid um eine Verurteilung Fords nach dem »trading with the enemy act« vorzubereiten. Der genaue Zeitpunkt ist nicht nachvollziehbar, aber wahrscheinlich brachen die Geschäftsbeziehungen zu den Fordwerken in Frankreich und Deutschland erst Mitte oder Ende 1942 ab, als die USA schon ein Jahr im Krieg mit Deutschland waren und bereits Millionen im Holocaust ermordet wurden. (S. 338)
Auch General Motors Tochter Opel verdiente mit LKW für den deutschen Krieg und wusch die Geldeinnahmen mit der Banking Union bis circa Mitte 1942 (S. 350f.). GM und auch IBM ließen die Geldwäsche über den selben Mann in Deutschland, Heinrich Albert besorgen. (S. 351) Ferner war beteiligt die Amerika-Hamburg Linie der IG-Farben. (S. 348f.) Ganz genau lässt sich der Geldstrom nicht nachverfolgen, da scheinbar nicht wenige Dokumente vernichtet wurden. Der Lalwer-Bericht am 25.5.1943 war für Ford sehr ungünstig, führte aber zu keiner Verurteilung oder sonstigen Konsequenzen, wahrscheinlich weil Ford sich bis dahin doch an der Rüstung der Alliierten beteiligte und man scheinbar erst einmal den Krieg gewinnen und die schmutzige Wäsche später waschen wollte – wozu es dann nie kam.
Ford streitet bis heute alles ab und die deutsche Dependance zahlte erst nach erheblichem öffentlichen Druck im Jahr 2000 den sehr geringen Betrag von wahrscheinlich – man hielt sich bedeckt – höchstens 13 Millionen Euro in die Stiftung Erinnerung, Verantwortung, Aufarbeitung (EVZ) um einige wenige der ehemaligen Zwangsarbeiter*innen zu entschädigen. (S. 352)
In der direkten Nachkriegszeit hatte Henry Ford II (Junior) dafür gesorgt, dass der Nazi-Direktor der deutschen Werke, Robert Schmidt den »Persilschein« bekam und 1950 abermals Generaldirektor von Ford Deutschland wurde, gegen den Protest einiger Arbeiter*innen. (S. 359f.) Ford lehnte selbst eine Entschädigung der Zwangsarbeiter*innen aus Westeuropa stets ab. Vgl. Wallace, Max, The American Axis, St. Martins Press, New York 2003.

> Hitler's underlings for the reason of Ford's popularity in these circles, he will smile knowingly but say nothing.«[21]

Ford hielt Hitler die Treue und verdiente gut an der Produktion von LKW, Flugzeugmotoren und dem Triebwerk der V-2 Rakete.[22] Ein Netzwerk für die illegale Geldwäsche auch von General-Motors-Opel, IBM und IG-Farben wurden von der Gruppe Union Banking in den USA besorgt, um die Profite aus Europa in »saubere« US-Dollar zu überführen.[23] Die leitende Person und Anteilseigner von Union Banking war ein gewisser Prescott Bush.[24] Bush kam trotz einiger Untersuchungen und drohenden Prozessen so ungeschoren davon wie seine Geschäftspartner, die Thyssens, und wurde mit dem ergaunerten Vermögen Teil des Washingtoner Establishments der Nachkriegszeit. Sein Sohn George wurde 1989 der 41. Präsident der USA und dessen Sohn George W. Bush schaffte es 2001 zum 43. Präsidenten. Beide gehörten bzw. gehören zur Strömung des Neokonservatismus, welche die neue Rechte und den Trumpismus hervorgebracht hat.

Die neue Rechte hat Recht

Wie Naomi Klein analysiert hat, versteht die heutige neue Rechte es sehr gut, aus der von der Klimabewegung angedrohten Einschränkung des in Erdöl schwimmenden imperialen Lebensstils politisches Kapital zu schlagen.[25] Der Liberalismus sagt, dass er das Klima retten wolle, während er SUVs und Autobahnen und fossile Kraftwerke bauen lässt. Ganz anders ist die neue Rechte, die dieselbe vorherrschende Realität als Wille ausdrückt. Sie sagt, sie wollen noch mehr SUV und Autobahnen bauen, während genau dies ohnehin geschieht. Der Unterschied liegt in der semantischen und symbolischen Ebene, und weniger auf Ebene der ökologisch relevanten Handlungen. Die neue Rechte kommt der irrationalen Totalität näher als die liberal-demokratische Weltbeschreibung. Ihre Lüge ist freilich, dass das, was sie pathetisch einfordert, ohnehin schon größtenteils Realität ist: Es gibt jede erdenkliche Freiheit für den Autofahrer, während die EU Zäune und Mauern baut, ob mit oder ohne Rechtspopulisten in den Regierungen. Adorno meinte, die Menschen seien unweigerlich so irrational wie die Welt es ist, in der sie leben. Die neue Rechte symbolisiert diese Irrationalität, sie will sie vollständig bejahen. Es ist ihr ein Leichtes, dem liberalen Kapitalismus seine Heuchelei und die Sprache der political correctness vorzuwerfen. Allerdings will sie nichts an den Zuständen verbessern sondern lediglich die Heuchelei beseitigen, in dem die Sprache und Weltbeschreibung so grausam wird wie die Welt es ist, ohne den geringsten Anspruch auf Emanzipation.

Dazu kommt die besorgniserregende Verbindung zu Milliardären aus dem »fossilen Kapital«.

---

21 New York Times, 20.12.1922, S. 2, In: Wallace, S. 44.

22 Siehe die Fußnoten oben, und Wallace, S. 338

23 Vgl. Pool, James, Hitlers Wegbereiter zur Macht : die geheimen deutschen und internationalen Geldquellen, die Hitlers Aufstieg zur Macht ermöglichten, Scherz Verlag, München 1979.

24 Wallace, S. 348f

25 Vgl. Klein, Naomi, This changes everything.

Robert Mercer oder die Koch-Brothers (aus der Öl-Industrie) haben tiefe Taschen und finanzieren die neue Rechte und Klimawandelleugner*innen in den USA und Europa. Die neue radikale Rechte verteidigt wo immer sie an der Macht ist den ungebremsten Extraktivismus, das heißt die rücksichtslose Förderung von Kohlenwasserstoffen und was sonst an ökologischer Zerstörung wirtschaftlich möglich ist. In Südpolen wird der Trinkwasserhaushalt ganzer Regionen zerstört für die letzte Braunkohle, Bolsonaro lässt den Regenwald fast ungehindert abbrennen und Trump hat bekanntlich versucht die ohnehin geringfügigen Restriktion für die Ölförderung in Naturschutzgebieten aufzuheben.

Malm und Zetkinkollektiv haben sehr einfach in zwei Arten der Klimaleugnung unterschieden: wörtliche und implikative Leugnung. Wörtliche Leugnung ist, was Trump oder die AfD hervorbringen. Die »implikative Leugnung« (implicatory denial) bedeutet, so zu handeln, als ob das Verbrennen von Kohlenwasserstoffen nicht zur Klimakatastrophe führte. (SUV und LNG-Terminals bauen und dennoch die Klimaziele erreichen *wollen*) Die vorherrschende kapitalistische Klima-Governance ist somit zwar eine freundlichere aber immer noch eine Form der Klimaleugnung.[26] »Das Gender-Äquivalent zur Klima-Governance ist die ›ökomoderne Maskulinität‹« – Elon Musk in seinem Tesla.[27]

Die Klima-Governance und ihre ökomoderne Maskulinität samt E-Auto sind kein Gegensatz zur Klima-Leugnung, zu fossiler Maskulinität und Verbrennungs-Auto. Beide sind zwei Seiten derselben Medaille. Noch immer wird Männlichkeit mit dem Auto und seinen Attributen verknüpft und eine Abkehr vom Automobilismus abgewehrt. Elon Musk ist nur die freundlichere, moderne Variante des Automobilismus, aber nicht seine Überwindung. Selbst angesichts dreijähriger Dürre und sich ankündigender Wasserknappheit stand nie zur Debatte, ob die viel Wasser verbrauchende Tesla-Fabrik bei Berlin wirklich nötig ist, um E-Autos mit 1000 PS Leistung und 400 km/h Höchstgeschwindigkeit zu bauen. Offensichtlich ist sie das. Erich Fromm meinte, die Lust andere zur beherrschen habe ihre Wurzeln in einer Ich-Schwäche. Dieser sado-masochistischer Charakter ist das, was wir als Normalität kennen. Da die Vorherrschaft der Europäer*innen über die Welt und eine zunehmend nicht mehr beherrschbare Natur immer mehr ins Wanken kommt, breitet sich »ein Gefühl kollektiver Impotenz« aus.[28] Dagegen helfen 1000 PS, seien sie elektrisch oder fossil, und leider kann auch ein siegreicher Krieg helfen, gegen einen endlich gefundenen Feind, auf den alle Frustrationen projiziert werden können. Wenn die größten Staaten der Welt sich weiterhin ein eskalierendes neues Wettrüsten samt Stellvertreter-Kriegen leisten, kann es keine Klimarettung geben.

Die in naher Zukunft drohenden ökologischen Verwüstungen abzuwenden hieße, das gesamte Wirtschaftssystem und alles was dazugehört, zu überwinden. In dem Punkt hat die neue Rechte Recht, und der Liberalismus belügt sich selbst, in dem er die Möglichkeit eines Menschen- und Klima-freundlichen Kapitalismus behauptet. Ob diese Überwindung Kommunismus, Öko-Sozialismus, Post-Kapitalismus, Öko-

26 Vgl. Laura Stegemann und Marinus Ossewaarde in Malm 2021.

27 Malm und Zetkinkollektiv, 2021, Fußnote 239

28 Staggett, S. 12

Feminismus oder noch anders heißen soll ist eine offene Frage. Keine Frage ist, dass diese die einzige Chance ist für Homo Sapiens.

Ein Vorschlag für eine Definition

Automobilismus meint die symbolische und materielle Überhöhung des Gebrauchsgegenstandes Automobil. Sein wichtigster gesellschaftlicher Ort ist eine mit ihm verschmolzene männliche Subjektivität (Petromaskulinität oder fossile Maskulinität). In der höchsten Stufe erreicht die Identifikation die Qualität einer Metonymie, in der eine Trennung vom Auto Kastrationsangst auslöst. Die Petromaskulinität ist die populäre und am stärksten verbreitete Form des zuvor elitären eurozentrischen Techno-Rassismus. Sie teilt seine nicht zu jeder Zeit und nicht in jeder Variante manifesten aber dennoch latent stets vorhandenen Attribute. Das sind: i) die Illusion der Unabhängigkeit des*der Nutzer*in der Maschine von den Rohstoffe-liefernden (überwiegend) ehemals kolonialisierten Ländern mit (überwiegend) rassifizierten nicht-weißen Bevölkerungen, ii) der Glaube an die Natürlichkeit einer Weltordnung, in der weiße Europäer*innen privilegierter Zugang zu den nötige Ressourcen zusteht, iii) die Leugnung der eigenen Verantwortung für externalisierte Schäden, iv) die aggressive Abwehr von Forderungen nach Einschränkungen, v) der Glaube an und Wunsch nach ewigem materiellem Wachstum.

Das Gender-Modell der Petromaskulinität ist das einer auch als toxisch bezeichneten endlos gesteigerten Männlichkeit bis zur Hypermaskulinität. Diese schlägt schließlich um in ökologische und soziale Irrationalität und kann verstanden werden als ein Ausdruck des Freudianischen Todestriebes, sowohl in subjektiver Hinsicht beim Rasen ohne Tempolimit, als auch in symbolisch-politischer Dimension beim ostentativen fahren von SUV und übermotorisierten (schmutzigen, großen, lauten) Autos.

Das gesellschaftliche Naturverhältnis des Technorassismus ist eines der ethisch gerechtfertigten und praktizierten schrankenlosen Ausbeutung einer ursprünglich als unerschöpflich und unzerstörbar imaginierten Welt. Es korrespondiert seit Anbeginn mit Geschlechterverhältnissen der patriarchalen Ausbeutung von Frauen durch Männer. Der Technorassismus entstand aus einem Weltsystem der rassistischen Ausbeutung von Nicht-Weißen durch Weiße. Obwohl die Gender- und die rassistische Dimension nicht länger moralisch gerechtfertig werden, sind sie die materielle Realität des Automobilismus.

Als Popularisierung des Technorassismus war der Automobilismus ein bevorzugter Ort der Propaganda des Faschismus in Italien und Deutschland. Viele seiner Praktiken wie Autobahnen und automobile Männlichkeit sind in dieser Zeit entstanden. Sie schließen Bewusstseinssplitter des Faschismus bis heute ein. Dieser »gefrorene Diskurs« wird im Zuge des Aufstiegs der »neuen Rechten« reaktiviert. Die Wurzeln des Automobilismus im »paligenetischen Ultranationalismus« werden heute abermals sichtbar in einem anachronistisch erscheinenden »pali-defensiven Ethnonationalismus« in dem unter anderem das Auto als Vorrecht der »weißen Rasse« und des nationalistisch und hetero-normativ imaginierten Mannes verteidigt wird.[29]

29 Vgl auch hierzu Malm 2021.

Auswirkungen wie der Umbau der Städte nach dem Leitbild der autogerechten-Stadt, die Autolobby als Teil des »fossilen Kapitals« welches die staatliche Politik maßgeblich determiniert und Umweltschutz verhindert sowie die Verankerung des Autos in vielen Bereichen der Wirtschaft, Populärkultur und Kindererziehung (von Jungen) sind Folgeerscheinungen, ebenso der weiter expandierend strukturelle Zwang zum privaten Auto. Das primäre soziale Motiv in der Frühzeit des Autos war der Wunsch nach Erhöhung des (überwiegend männlichen) Selbstwertgefühls auf Kosten Schwächerer. En Miniature hat sich diese Entstehungsgeschichte in der historischen Phase des Postsozialismus wiederholt.

Ausblick und Schluss

Die Ideologie der Ungleichwertigkeit von Menschen ging der Erfindung des Automobils voraus. Seine extreme Steigerung in einfache (Donald Trump) oder implikative (Elon Musk) Klimawandel-Leugnung ist die Rückkehr eines von Anbeginn vorhandenen Irrationalismus und Anti-Humanismus der europäischen Moderne. Die Gleichzeitigkeit von Bekanntwerden des Klimawandels mit dem Aufstieg des SUV und fortgesetztem Autobahnbau verweist abermals auf den im Kapitalismus immanenten Todestrieb.

Dass Automobilismus und Maskulinismus zunehmend ideologisch verteidigt werden (müssen) verweist auf ihre neuerliche Fragilität. Das eröffnet sowohl ein Möglichkeitsfenster für Veränderung zum Besseren, als auch die Gefahr zur größtmöglichen Eskalation des Todestriebes. Seit 2022 ist die Gefahr eines großen Atomkrieges zurückgekehrt und wird uns wohl die nächsten Jahre weiterhin bedrohen. Aus größerer Distanz gesehen, muss der Liberalismus damit als gescheitert gelten. Er hatte drei Jahrzehnte Zeit und davon im ersten Jahrzehnt den Zenit seiner Macht erreicht, von dem aus er die Welt nach seinen Ideen formen konnte. An seinen eigenen liberalen Werten gemessen hat der liberale Kapitalismus versagt. Die Welt nach Fukuyamas »Ende der Geschichte« ist seine Welt, es ist die Welt der Katastrophen.

Da der Automobilismus heute in fast allen Bereichen, materiell-räumlich und symbolisch-sozial verankert ist, kann seine Auflösung auch fast überall begonnen werden. Ein Tempolimit ist genauso gut wie eine Beschränkung der maximalen PS oder des maximalen Gewichtes. Eine Einschränkung von automobilem Kinderspielzeug ist so gut wie ein Verbot von positiven Bezügen in Film und Kultur. Eine Einschränkung von Parkplätzen und verfügbarer Fläche in den Städten sowie Tempolimits und ein Straßenbau-Stopp sind naheliegende Mittel. In jedem Fall muss der Automobilismus so wie die neue Rechte wirklich besiegt werden. Die gewonnen Kämpfe gegen die Sklaverei, gegen den Nazi-Faschismus, gegen den Imperialismus und Kolonialismus, und für den Parlamentarismus, Arbeiter*innen-Rechte und Frauenwahlrecht zeigen, dass selbst große Verbesserungen möglich sind. Die Oktoberrevolution ist an ihren eigenen Ansprüchen gemessen gescheitert, und dennoch gehört auch sie in diese Aufzählung, trotz allem. Ohne Oktoberrevolution hätte es höchstwahrscheinlich keine Befreiung der kolonialisierten Länder in Afrika und Asien gegeben. Das war und ist die Mehrheit der Weltbevölkerung und daher keine Fußnote.[30]

30 Vgl. Traverso, Enzo, Revolution: an intellectual history, Verso, London 2021.

Es wäre schön, wenn der real existierende Kapitalismus so sanft und altersschwach abdanken würde wie der Staatssozialismus, diese kalte Utopie, wie Ernst Bloch ihn nannte. Enzo Traverso schloß seinen Rückblick auf das Jahrhundert der Revolutionen jüngst mit einer Reflexion über Walter Benjamins Begriff der Geschichte: »Eine neue, globale Linke wird nicht gewinnen ohne sich durch diese historische Erfahrung durch zu arbeiten. Den emanzipativen Kern des Kommunismus aus diesem Ruinenfeld zu extrahieren ist keine abstrakte, bloß intellektuelle Operation; es wird neue Kämpfe, neue Konstellationen benötigen, in denen die Vergangenheit ganz plötzlich wieder auftauchen wird und Erinnerung aufblitzt. Revolutionen können nicht im Terminkalender geplant werden, sie kommen immer unerwartet.«[31]

31 Ebd. S. 444

Literatur

ADAC (Hg.): »Wir müssen schneller werden.« Autobahn-Chef Stephan Krenz im Interview 2020, https://www.adac.de/verkehr/interview-autobahn-chef/vom 26.06.2021.

Adamczak, Bini: Beziehungsweise Revolution. 1917, 1968 und kommende (= edition suhrkamp, Band 2721), Berlin: Suhrkamp 2017.

Adams, Douglas: Per Anhalter durch die Galaxis, Frankfurt Main u.a.: Ullstein 1984.

Aktionsbündnis A100 stoppen!: Karte: A100-Planung 17. Bauabschnitt Treptow-Friedrichshain-Lichtenberg, Konferenz vom 26.06.2021.

Amlinger, Carolin: Die verkehrte Wahrheit. Zum Verhältnis von Ideologie und Wahrheit bei Marx/Engels, Lukács, Adorno/Horkheimer, Althusser und Žižek (= LAIKAtheorie, Band 32), Hamburg: Laika-Verl. 2014.

Angrick, Andrej: »Forced Labor along the »Straße der SS«, in: United States Holocaust Memorial Museum (Center for Advanced Holocaust Studies) (Hg.), Forced and Slave Labor in Nazi-Dominated Europe. Symposium Presentations, Washington, D.C. 2004, S. 83-93.

Asholt, Wolfgang/Fähnders, Walter (Hg.): Manifeste und Proklamationen der europäischen Avantgarde. (1909 – 1938), Stuttgart: Metzler 1995.

Aspetsberger, Friedbert (Hg.): Sabotage der Jugend. Kleine Arbeiten, 1922 – 1934 (= Innsbrucker Beiträge zur Kulturwissenschaft Germanistische Reihe, Band 37), Innsbruck: Inst. für Germanistik der Univ. 1989.

Ausstellung Zwangsarbeit. Keine Verantwortung der Wirtschaft? 2018, http://ausstellung-zwangsarbeit.org/keine-verantwortung-der-wirtschaft.html vom 30.07.2021.

Bader, Uwe/Welter, Beate: »Das SS-Sonderlager/KZ Hinzert«, in: Wolfgang Benz/Barbara Distel (Hg.), Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager. Hinzert, Auschwitz, Neuengamme, C.H. Beck 2007, S. 17-42.

Bastian, Till: Das Jahrhundert des Todes. Zur Psychologie von Gewaltbereitschaft und Massenmord im 20. Jahrhundert, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2000.

Baudrillard, Jean/Ott, Michaela: Amerika, München: Matthes & Seitz 1987.

Baum, Vicki: Menschen im Hotel. Roman, Frankfurt a.M., Berlin: Ullstein 1986.

Bauman, Zygmunt: Intimations of postmodernity, London, New York: Routledge; Taylor & Francis Group 1992.

Beck, Ulrich: »Die Frage nach der anderen Moderne«, in: Deutsche Zeitschrift für Philosophie 39(12) (1991), S. 1297-1309.

Bedir, Merve: »Die neue Normalität eines grenzüberschreitenden Nationalismus«, in: Arch+ 2019 (05), S. 232-237.

Bennett, G. H.: The Nazi, the Painter and the Forgotten Story of the SS Road, London: Reaktion Books 2013.

Bergmann, Anna: Klimakatastrophen, Pest und Massensterben in Europa. Staatliche Todesabwehr und todesabhängige Medizin zwischen Rationalität und Opferkult in der Moderne. Univ., Habil.-Schr., Frankfurt (Oder) 2003.

Black, Edwin: IBM und der Holocaust. Die Verstrickung des Weltkonzerns in die Verbrechen der Nazis, Berlin: Propyläen-Verl. 2001.

Bloch, Ernst: Erbschaft dieser Zeit, Frankfurt a.M.: Suhrkamp 1992.

Bloxham, Donald: »Jewish Slave Labour and its Relationship to the ›Final Solution‹«, in: John K. Roth/Elisabeth Maxwell/Margot Levy et al. (Hg.), Remembering for the Future: The Holocaust in an Age of Genocide, London: Palgrave Macmillan UK 2001, S. 163-186.

Böhmer, Fritz/Petrich, Georg: »Die schlesische Feierstätte am Annaberg«, in: Die Straße 5. H. 11 (1938).

Bohn, Robert: »Zwangsarbeiter und Zwangsarbeiterinnen im Reichskommissariat Norwegen«, in: Dieter Pohl/Tanja Sebta (Hg.), Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung, Arbeit, Folgen, Berlin: Metropol-Verl. 2013.

Brand, Ulrich/Högelsberger, Heinz/Krenmayr, Nora/Maneka, Danyal/Pichler, Melanie/Schicketanz, Enrico/Wissen, Markus: Abschied vom Auto? Für einen sozial-ökologischen Umbau der österreichischen Autoindustrie 2020, https://con-labour.at/wp-content/uploads/2020/11/Brosch %C3 %BCre-Abschied-vom-Auto.pdf vom 30.06.2021.

Britischer Geheimdienst: Handbook of the organisation TODT (OT). March 1945, Ike Skelton Combined Arms Research Library Digital Library 1945, https://cgsc.contentdm.oclc.org/digital/collection/p4013coll8/id/1457 vom 30.07.2021.

Brockhaus, Gudrun: Schauder und Idylle. Faschismus als Erlebnisangebot, München: Kunstmann 1997.

Bronnen, Arnolt: »Moral und Verkehr«, in: Friedbert Aspetsberger (Hg.), Sabotage der Jugend. Kleine Arbeiten, 1922 – 1934, Innsbruck: Inst. für Germanistik der Univ 1989, S. 125-128.

Broszat, Martin: »Hitler and the Genesis of the ›Final Solution‹. An Assessment of David Irving's Theses«, in: Yad Vashem Studies 13 (1979).

Brunnengräber, Achim: »Klimaskeptiker im Aufwind. Wie aus einem Rand- ein breiteres Gesellschaftsphänomen wird«, in: Olaf Kühne/Florian Weber (Hg.), Bausteine der Energiewende, Wiesbaden: Springer VS 2018.

Bryan, Julien: Innenansichten: Deutschland 1937/Inside Nazi Germany, US-amerikanischen Wochenschau »The March of Time« 1938.

Buchal, Christoph/Karl, Hans-Dieter/Sinn, Hans-Werner: Kohlemotoren, Windmotoren und Dieselmotoren: Was zeigt die CO2-Bilanz? 2019, https://www.ifo.de/DocDL/sd-2019-08-sinn-karl-buchal-motoren-2019-04-25.pdf vom 26.06.2021.

California Department of Transportation: SSTI Assessment and Recommendations. State Smart Transportation Initiative 2014, https://www.calbike.org/wp-content/uploads/2018/08/SSTI_Independent_Caltrans_Review_1.28.14.pdf vom 30.06.2021.

Cann, Vicky: Car industry lobby spending keeps on growing 2016, https://lobbyfacts.eu/articles/01-09-2016/car-industry-lobby-spending-keeps-growing vom 28.07.2021.

Christian Heyen: Vergessene Wracks – Schwarze Tränen der Meere. ARTE; WDR; SWR 2017, https://www1.wdr.de/fernsehen/planet-schule/videos/video-vergessene-wracks---schwarze-traenen-der-meere-100.html vom 28.07.2021.

Clara Zetkin: Der Kampf gegen den Faschismus. Bericht auf dem Erweiterten Plenum des Exekutivkomitees der Kommunistischen Internationale (20.06.1923) 1923.

Daghani, Arnold: Lasst mich leben, Tel-Aviv: Weg & Ziel 1960.

Das ehemalige KZ-Außenlager Walldorf. Organisation Todt (OT) und Kontinuität 2008, http://www.kz-walldorf.de/g4100_ot.html vom 30.07.2021.

Davis, Mike: Late Victorian holocausts. El Niño famines and the making of the third world, London, New York: Verso 2001.

Day, Uwe: Silberpfeil und Hakenkreuz. Autorennsport im Nationalsozialismus, Berlin: Be.bra-Wiss.-Verl. 2011.

Dear, Ian (Hg.): The Oxford companion to World War II, Oxford: Oxford Univ. Pr 2001.

Decker, Oliver/Brähler, Elmar (Hg.): Flucht ins Autoritäre: Rechtsextreme Dynamiken in der Mitte der Gesellschaft, Psychosozial-Verlag 2018.

Dehnert, Carmen/Quadfassel, Lars/Witte, Sonja: »Wenn Deutsche zu sehr lieben. Sexualität und Geschlechterverhältnis im postfaschistischen Deutschland«, in: initiative not a lovesong (Hg.), Subjekt (in) der Berliner Republik. Zu den subjektiven Bedingungen der objektiven Irrationalität, S. 23-58.

Der Spiegel vom 07.05.1995: »Die Jungen denken anders«, https://www.spiegel.de/politik/die-jungen-denken-anders-a-171b56e6-0002-0001-0000-000009184264 vom 28.07.2021.

Der Spiegel vom 04.10.2019: »Klimaschutz-Debatte: AfD unterstützt Anti-Greta-Aktivisten«, https://www.spiegel.de/politik/deutschland/afd-unterstuetzt-fridays-for-hubraum-a-1289958.html vom 28.07.2021.

Deutsche Welle vom 20.10.2010: »Kritik an Studie zu Rechtsextremismus«, https://www.dw.com/de/kritik-an-studie-zu-rechtsextremismus/a-6128531 vom 28.07.2021.

Deutsche Welle vom 05.04.2017: »The Seine river banks in Paris now car free«, https://www.dw.com/en/the-seine-river-banks-in-paris-now-car-free/a-38300589 vom 26.06.2021.

Deutsche Welle: Netherlands: Nazi design exhibition stirs controvery 2019, https://www.dw.com/en/netherlands-nazi-design-exhibition-stirs-controversy/av-50413014 vom 28.07.2021.

Ditfurth, Jutta: Krieg, Atom, Armut. Was sie reden, was sie tun: Die Grünen, Berlin: Rotbuch-Verl. 2011.

Ditfurth, Jutta: Haltung und Widerstand. Eine epische Schlacht um Werte und Weltbilder, Hamburg: Osburg Verlag 2019.

Dohrmann Homepage, https://dohrmann.de/vom30.07.2021. »Internet Archive«.

Dondera, Carla: Straßenbau soll Kunst sein. Die Ästhetik der Autobahn im Nationalsozialismus – Eine Analyse der Beiträge Alwin Seiferts in der Zeitschrift »Die Straße«. Hausarbeit, Berlin 2019.

Doßmann, Axel: Begrenzte Mobilität. Eine Kulturgeschichte der Autobahnen in der DDR, Essen: Klartext-Verl. 2003.

Dubyk, Maryna: »Arbeitseinsatz und Lebensbedingungen im Reichskommisariat Ukraine und ukrainische Grenzgebiete unter Militärverwaltung (1941–2944)«, in: Dieter Pohl/Tanja Sebta (Hg.), Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung, Arbeit, Folgen, Berlin: Metropol-Verl. 2013.

Ehrenburg, Ilja: Das Leben der Autos, Berlin: Malik-Verl. 1930.

Elias, Norbert: Über den Prozeß der Zivilisation. Soziogenetische und psychogenetische Untersuchungen, Basel: Haus zum Falken 1939.

Encyclopedia Britannica: Friedrich Flick. German industrialist, https://www.britannica.com/biography/Friedrich-Flick vom 27.07.2021.

Engelmann, Bernt: Berlin. Eine Stadt wie keine andere, München: Bertelsmann 1986.

European Transport Safety Council: Ranking EU Progress on Road Safety. 14th Road Safety Performance Index Report 2020.

Facebook Gruppe: Fridays For Hubraum, https://www.facebook.com/groups/FridaysforHubraum/vom 26.06.2021.

Federici, Silvia B.: Caliban and the Witch. Women, the Body and Primitive Accumulation, Brookly, NY: Autonomedia 2004.

Feldbauer, Gerhard: Im Namen der Fasci. Hitlers Vorbilder: Mussolini und seine Schwarzhemden, https://dasjahr1933.de/im-namen-der-fasci/vom 24.07.2021.

Friedrich-Ebert-Stiftung: Bibliothek der Friedrich-Ebert-Stiftung: Kampf dem Hakenkreuz. Franz Künstler: Die Toten mahnen. Nie wieder Krieg. Berlin, 1931. – 16 S. 2008, http://library.fes.de/library/html/galerie/fesgalerie-kampf-brosch7.html vom 29.07.2021.

Füllgraf, Frederico: »Elon Musk, Bolivien und das Lithium-Puzzle in der Atacama-Wüste«, in: amerika21 vom 16.08.2020, https://www.amerika21.de/analyse/242254/elon-musk-bolivien-putsch vom 26.06.2021.

Galileo, Pro Sieben vom 19.11.2019: Was steckt hinter »Fridays for Hubraum«?, https://www.prosieben.de/tv/galileo/videos/2019314-was-steckt-hinter-fridays-for-hubraum-clip vom 28.07.2021.

Gedenk- und Bildungsstätte – Haus der Wannseekonferenz: Protokoll der »Besprechung über die Endlösung der Judenfrage« vom 20. Januar 1942, https://www.ghwk.de/fileadmin/Redaktion/PDF/Konferenz/protokoll-januar1942_barrierefrei.pdf vom 29.07.2021.

gegenstromberlin: Das Auto-Ausstiegs-Manifest. Warum wir eine Anti-Auto-Bewegung brauchen 2019, https://gegenstromberlin.org/wp-content/uploads/2019/09/Anti-Auto-Manifest_gsb_vAug.pdf vom 28.07.2021.

Gewerkschafts-Zeitung vom 29.04.1933: »Neuwahl der Betriebsräte 1933«, https://www.verdi.de/++file++5770af6b6f684446637b41c9/download/330429.png vom 29.07.2021.

Gietinger, Klaus: Totalschaden. Das Autohasserbuch, Frankfurt a.M.: Westend Verlag 2015.

Gietinger, Klaus: November 1918. Der verpasste Frühling des 20. Jahrhunderts (= Nautilus Flugschrift), Hamburg: Edition Nautilus 2018.

Gietinger, Klaus: Vollbremsung. Warum das Auto keine Zukunft hat und wir trotzdem weiterkommen, Frankfurt a.M.: Westend 2019.

Fröhlich, Elke (Hg.): Die Tagebücher von Joseph Goebbels. Sämtliche Fragmente, München, New York, London, Paris: Saur 1987.

Gogl, Simon: Laying the Foundations of Occupation. Organisation Todt and the German Construction Industry in Occupied Norway (= Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte. Beihefte, Band 27), München, Wien: De Gruyter Oldenbourg 2020.

Guttermann, Bella: »Jews in the service of Organisation Todt in the occupied Soviet territories,. October 1941-March 1942«, in: Shoah Resource Center, The International School for Holocaust Studies (ursprünglich in: Yad Vashem Studies 29 (2001), S. 65-109), S. 1-36.

Haag, Anna: »Denken ist heute überhaupt nicht mehr Mode«. Tagebuch 1940–1945 (= Hg. von Jennifer Holleis), Ditzingen: Reclam 2021.

Haas, Tobias/Sander Hendrik: Die europäische Autolobby. Eine kritische Analyse zum Einfluss der Industrie 2019, https://www.rosalux.de/publikation/id/40898/die-europaeische-autolobby/vom 28.07.2021.

Haas, Tobias und Müller, Tadzio: »Die Straße ist voll deutschem Dreck. Doch wer den sozial-ökologischen Wandel will, muss sich mit der Autoindustrie in Deutschland anlegen.«. Teil 2 unserer Reihe »Mythos Klimaretter Deutschland«, in: neues deutschland vom 05.11.2017, https://www.nd-aktuell.de/artikel/1069063.klimaschutz-die-strasse-ist-voll-deutschem-dreck.html?sstr=tadzio|m %C3 %BCller vom 26.06.2021.

Häkkinen, Kirsti/Akrami, Nazar: »Ideology and climate change denial«, in: Personality and Individual Differences 70 (2014), S. 62-65.

Hartmann, Tina: »Die Zeit als Scheibe. Der rechtspatriarchale Raum in der Literatur«, in: Arch+ 2019 (05), S. 30-37.

Hasbron-Blume, Klaus: Kurzinformation zur Durchgangsstraße 4 (DG IV) für das Dokumentationszentrum NS-Zwangsarbeit, Forschungsbericht aus der Ausstellung der Gedenkstätte Zwangsarbeit zur DG IV »Eine Geschichte von Vernichtung und Überleben. Holocaust und Zwangsarbeit in Galizien«, bisher unveröffentlichte Broschüre von 15 Seiten, vom Autor freundlich zur Verfügung gestellt Berlin, 2019.

Heer, Hannes: »Hitler war's«. Die Befreiung der Deutschen von ihrer Vergangenheit, Berlin: Aufbau-Verl. 2005.

Heer, Hannes: … kein Einbrecher in der Nacht. HANNES HEER über den Wunschkandidaten Hitler und das bleibend Unbegreifliche. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/kein-einbrecher-in-der-nacht/vom 29.07.2021.

Heimannsberg, Barbara/Schmidt, Christoph J. (Hg.): Das kollektive Schweigen. Nationalsozialistische Vergangenheit und gebrochene Identität in der Psychotherapie, Köln: Ed. Humanistische Psychologie 1992.

Heimannsberg, Barbara/Schmidt, Christoph J.: »Einführung. Zur Symptomatik der Nazi-Erbschaft«, in: Barbara Heimannsberg/Christoph J. Schmidt (Hg.), Das kollektive Schweigen. Nationalsozialistische Vergangenheit und gebrochene Identität in der Psychotherapie, Köln: Ed. Humanistische Psychologie 1992, S. 7-12.

Heller, Agnes: Theorie der Bedürfnisse bei Marx, Hamburg: VSA-Verl. 1976.

Herbert, Ulrich: »Labour and Extermination. Economic Interest and the Primacy of Weltanschauung in National Socialism«, in: Past & Present 138 (1993), S. 144-195.

Herholz, Andreas: »Kartellrechtswidrige Absprachen. Die Auto-Mafia«, in: Schweriner Volkszeitung vom 24.07.2017, https://www.svz.de/deutschland-welt/wirtschaft/die-auto-mafia-id17390056.html vom 26.06.2021.

Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften und das Bundesarchiv: »Akten der Reichskanzlei. Weimarer Republik« Online »Arbeitsbeschaffung.« (2.3.1:) 2021, https://www.bundesarchiv.de/aktenreichskanzlei/1919-1933/0000/vsc/vsc1p/kap1_2/kap2_3/para3_1.html vom 26.07.2021.

Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften und das Bundesarchiv: »Akten der Reichskanzlei. Weimarer Republik« Online »Nr. 289 Vermerk des Ministerialrats Vogels über die Chefbesprechung vom 5 Mai 1931« 2021, https://www.bundesarchiv.de/aktenreichskanzlei/1919-1933/0001/bru/bru2p/kap1_1/para2_37.html vom 26.07.2021.

Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften und das Bundesarchiv: »Akten der Reichskanzlei. Weimarer Republik« Online »Nr. 36 Rundfunkrede des Reichskommissars für Arbeitsbeschaffung Gereke. 23. Dezember 1932« (2.36:) 2021, https://www.bundesarchiv.de/aktenreichskanzlei/1919-1933/0000/vsc/vsc1p/kap1_2/para2_36.html vom 26.07.2021.

Hitler, Adolf: »Rede zur Eröffnung des Kriegswinterhilfswerks vom 30.09.1942«, in: »Internet Archive«.

Hartmann, Christian/Vordermayer, Thomas/Plöckinger, Othmar et al. (Hg.): Hitler, Mein Kampf. Eine kritische Edition (= Band 1), München, Berlin: Institut für Zeitgeschichte 2016.

Hoffmann, Lutz: Das deutsche Volk und seine Feinde. Die völkische Droge – Aktualität und Entstehungsgeschichte, Köln: PapyRossa-Verl. 1994.

Schmidt, Alfred (Hg.): Max Horkheimer. Gesammelte Schriften Band 4, Frankfurt a.M.: Fischer-Taschenbuch-Verl. 1988.

Hossenfelder, Sabine: Das hässliche Universum. Warum unsere Suche nach Schönheit die Physik in die Sackgasse führt, Frankfurt a.M.: S. Fischer 2018.

Huber, Joseph: Allgemeine UmweltSoziologie, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften 2001.

Illouz, Eva: Gefühle in Zeiten des Kapitalismus (= Adorno-Vorlesungen 2004), Frankfurt a.M.: Suhrkamp 2006.

initiative not a lovesong (Hg.): Subjekt (in) der Berliner Republik. Zu den subjektiven Bedingungen der objektiven Irrationalität.

Initiative Volksentscheid Berlin autofrei: eine autofreie Berliner Innenstadt – wie geht das? 2020–21, https://volksentscheid-berlin-autofrei.de/wie.php?lang=de vom 26.06.2021.

International Energy Agency: Global Energy & CO2 Status Report. The latest trends in energy and emissions in 2017 2018, https://www.iea.org/reports/global-energy-co2-status-report-2017 vom 26.06.2021.

Jelinek, Elfriede: Die Liebhaberinnen, Rowohlt Verlag GmbH 2012.

Kaftan, Kurt: Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte und Entwicklung des Autobahngedankens in Deutschland von 1907–1933 unter Berücksichtigung ähnlichen Pläne und Bestrebungen im übrigen Europa, Berlin: H. Wigankow 1955.

Kaienburg, Hermann: »Jüdische Arbeitslager an der »Strasse der SS«, in: Zeitschrift für Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts 1999, 11(1) (1996), S. 13-39.

Kettner, Fabian: Volksgemeinschaft und Antisemitismus. Ein Vortrag in zwei Teilen. Rote Ruhr Uni 2000, https://www.rote-ruhr-uni.com/texte/kettner_volksgemeinschaft_und_antisemitismus.shtml vom 29.07.2021.

Klein, Naomi: Die Entscheidung. Kapitalismus vs. Klima, Frankfurt a.M.: S. Fischer Verlag 2015.

Knickerbocker, Hubert R.: Kommt Europa wieder hoch?, Berlin: Rowohlt 1932.

Knigge, Volkhard/Pohl, Dieter/Süß, Dietmar et al. (Hg.): Zwangsarbeit. Die Deutschen, die Zwangsarbeiter und der Krieg, Weimar: Stiftung Gedenkstätten Buchenwald und Mittelbau-Dora 2011.

Koss, Ralf: Rote Ruhrarmee – Orte im Ruhrgebiet, die uns Geschichte erzählen, https://orteimruhrgebietdiegeschichteerzaehlen.wordpress.com/tag/rote-ruhrarmee/vom 28.07.2021.

KPD im Exil (Hg.): Braunbuch über Reichstagsbrand und Hitler-Terror, Paris 1933.

Kühne, Olaf/Weber, Florian (Hg.): Bausteine der Energiewende, Wiesbaden: Springer VS 2018.

Lärmer, Karl: Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945. Zu den Hintergründen, Akademie-Verlag 1975.

Laschyk, Thomas: »Natürlich ist FFF größer. 4 Fakten gegen FridaysForHubraum«, in: Volksverpetzer vom 25.09.2019, https://www.volksverpetzer.de/schwer-verpetzt/gegen-fridaysforhubraum/vom 28.07.2021.

Link, Werner: Die Geschichte des Internationalen Jugend-Bundes (IJB) und des Internationalen Sozialistischen Kampf-Bundes (ISK). ein Beitrag zur Geschichte der Arbeiterbewegung in den Weimarer Republik und im Dritten (= Marburger Abhandlungen zur politischen Wissenschaft 1), Marburg: Zugl.: Marburg, Univ., Diss., 1961 1961.

Lukács, Georg: Georg Lukacs Werke. Frühschriften II (= Band 2), Darmstadt: Luchterhand 1977.

Mader, Julius: Dr. Sorge funkt aus Tokyo. Ein Dokumentarbericht über Kundschafter des Friedens mit ausgewählten Artikeln von Richard Sorge, Berlin: Dt. Militärverl. 1976.

Makropoulos, Michael: »Der Raum des Fortschritts. Architekturmoderne und Massenmotorisierung«, in: polar (undatiert).

Makropoulos, Michael: Die infrastrukturelle Konstruktion der »Volksgemeinschaft«. Aspekte des Autobahnbaus im nationalsozialistischen Deutschland 2004, https://www.michael-makropoulos.de/Texte.html vom 27.07.2021.

Malm, Andreas: How to blow up a pipeline. Learning to fight in a world on fire, London, New York: Verso Books 2021.

McCright, Aaron M./Dunlap, Riley E./Marquart-Pyatt, Sandra T.: »Political ideology and views about climate change in the European Union«, in: Environmental Politics 25 (2016), S. 338-358.

Meffert, Robert: »Reichsautobahn über den Annaberg«, in: Die Straße 5. H. 10 (1938).

Megargee, Geoffrey P., Dean, Martin (Hg.): Encyclopedia of camps and ghettos, 1933 – 1945. Volume A, Bloomington: Indiana Univ. Press 2012.

Milfont, Taciano L./Milojev, Petar/Greaves, Lara M./Sibley G., Chris: »Socio-structural and psychological foundations of climate change beliefs«, in: New Zealand journal of psychology 44 (1) (2015).

Monbiot, George: Cars are killing us. Within 10 years, we must phase them out 2019, https://www.theguardian.com/commentisfree/2019/mar/07/cars-killing-us-driving-environment-phase-out vom 26.06.2021.

Mosse, George L.: Image of Man. The Creation of Modern Masculinity (= Studies in the History of Sexuality), Cary: Oxford University Press 1996.

Mosse, George L.: Das Bild des Mannes. Zur Konstruktion der modernen Männlichkeit, Frankfurt a.M.: S. Fischer 1997.

Müller, Rolf-Dieter: »Todt Organization«, in: Ian Dear (Hg.), The Oxford companion to World War II, Oxford: Oxford Univ. Pr 2001.

Müller, Tadzio: »Das Märchen vom grünen Kapitalismus. Die Massenproduktion von Tesla-Autos wird die Klimakrise nicht verhindern können, meint Tadzio Müller«, in: neues deutschland vom 27.02.2020, https://www.nd-aktuell.de/artikel/1133559.heisse-zeiten-n-die-klimakolumne-das-maerchen-vom-gruenen-kapitalismus.html vom 26.06.2021.

Nakonechnyi, Mikhail: ›Factory of invalids‹. Mortality, disability and early release on medical grounds in GULAG, 1930–1955, 2020.

NDR: »Deserteure: »Lenz war seiner Zeit um Jahrzehnte voraus«, in: NDR vom 16.03.2021, https://www.ndr.de/geschichte/chronologie/kriegsende/Lenz-Der-Ueberlaeufer-Wie-wir-heute-auf-Deserteure-blicken,deserteure102.html vom 31.07.2021.

Neiman, Susan: Von den Deutschen lernen. Wie Gesellschaften mit dem Bösen in ihrer Geschichte umgehen können, München: Hanser Berlin 2020.

Ngo, Anh-Linh: »Editorial«, in: Arch+ 2019 (05), S. 1-4.

Niederschrift des Generalleutnant Liebmann: 3. Februar 1933 – Rede Hitlers vor der Reichswehr. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/3-februar-1933-rede-hitlers-vor-der-reichswehr/vom 26.07.2021.

Niemann, Heinz: Die ignorierten Mahnrufe. Die Uneinigkeit der Linken erleichterte den Nazis die Niederschlagung ihrer Gegner. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/die-ignorierten-mahnrufe/vom 26.07.2021.

ORF: Baustelle Erinnerung. NS-Zwangsarbeit: Die »Straße der SS«, ORF 2020.

Paraschkewow, Boris: »Friedrich Kluge. Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache. Bearb. von Elmar Seebold. 24., durchges. und erw. Aufl. Berlin; New York: de Gruyter, 2002, 1023 S«, in: Lexicographica 19 (2004), S. 355-367.

Pätzold, Kurt: Die Gunst der Stunde. Wie Hitler an das Staatsruder kam – für die Eliten kein Maßanzug, aber tragbar. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/die-gunst-der-stunde/vom 26.07.2021.

Pohl, Dieter/Sebta, Tanja (Hg.): Zwangsarbeit in Hitlers Europa. Besatzung, Arbeit, Folgen, Berlin: Metropol-Verl. 2013.

Pollock, Friedrich: Gruppenexperiment. Ein Studienbericht, Frankfurt a.M.: Europ. Verl.-Anst 1955.

Radonić, Ljiljana: Die friedfertige Antisemitin? Kritische Theorie über Geschlechterverhältnis und Antisemitismus (= Europäische Hochschulschriften Reihe 31, Politikwissenschaft, Band 508), Frankfurt a.M.: Lang 2004.

Rafetseder, Hermann: NS-Zwangsarbeits-Schicksale. Erkenntnisse zu Erscheinungsformen der Oppression und zum NS-Lagersystem aus der Arbeit des Österreichischen Versöhnungsfonds: eine Dokumentation im Auftrag des Zukunftsfonds der Republik Österreich, Bremen: Wiener Verlag für Sozialforschung 2014.

Rancière, Jacques: Das Unvernehmen. Politik und Philosophie, Frankfurt a.M.: Suhrkamp 2002.

Reves, Emery/Thyssen, Fritz: I paid Hitler, London: Hodder and Stoughton Verlag 1941.

Rinn, Gregor M.: Das Automobil als nationales Identifikationssymbol. Zur politischen Bedeutungsprägung des Kraftfahrzeugs in Modernitätskonzeptionen des »Dritten Reichs« und der Bundesrepublik 2008, https://edoc.hu-berlin.de/handle/18452/16453 vom 26.07.2021.

Ritzer, George: The McDonaldization of society. An investigation into the changing character of contemporary social life, Thousand Oaks: Pine Forge Press 1993.

Road Raging Zine: Road Raging. Der Kampf gegen die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen, Wälder, Äcker, Ökosysteme, Häuser und Dörfer, Osnabrück 2020, https://roadraging.blackblogs.org/downloads/vom 26.06.2021.

Roth, John K./Maxwell, Elisabeth/Levy, Margot et al. (Hg.): Remembering for the Future: The Holocaust in an Age of Genocide, London: Palgrave Macmillan UK 2001.

Rudolph, Frederic/Koska, Thorsten/Schneider, Clemens: Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO2-freier Mobilität bis 2035 2017, https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/verkehrswende-fuer-deutschland vom 26.06.2021.

Rudorff, Andrea: »Arbeit und Vernichtung reconsidered. Die Lager der Organisation Schmelt für polnische Jüdinnen und Juden aus dem annektierten Teil Oberschlesiens«, in: Sozial.Geschichte Online 7 (2012), S. 10-39.

Ruffing, Reiner: Agnes Heller. Pluralität und Moral, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften 1992.

Ruge, Wolfgang: Gelobtes Land. Meine Jahre in Stalins Sowjetunion, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt 2012.

Sachs, Wolfgang: Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt 1984.

Sand im Getriebe: Pressemitteilung am 22. Juli 2019. Bündnis »Sand im Getriebe« kündigt Aktion zivilen Ungehorsams während der IAA in Frankfurt an. »Wir bringen die Verkehrsrevolution selbst auf die Straße!« 2019.

Sandkühler, Thomas: »Endlösung« in Galizien. Der Judenmord in Ostpolen und die Rettungsinitiativen von Berthold Beitz 1941 – 1944, Bonn: Dietz 1996.

Schiavo, Alberto: Futurismo e Fascismo, Rom: giovanni volpe editore 1981.

Schmitz, Stefan: »stern-Umfrage: Hatte die NS-Zeit gute Seiten?«, in: STERN.de vom 16.10.2007, https://www.stern.de/politik/deutschland/stern-umfrage-hatte-die-ns-zeit-gute-seiten--3228902.html vom 28.07.2021.

Schneider, Ulrich: Zur geschichtspolitischen Aktualität des 30. Januar 1933. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/zur-geschichtspolitischen-aktualitat-des-30-januar-1933/vom 26.07.2021.

Schneider, Ulrich: Braunbuch Reichstagsband. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes 2021, https://dasjahr1933.de/braunbuch-reichstagsband/vom 29.07.2021.

Schütz, Erhard: »Jene blaßgrauen Bänder«. Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des »Dritten Reiches«, in: Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur (IASL) 18 (1993 (ersch. 1994)), S. 76-120.

Seedorff, Petra: Unter Hitler war nicht alles schlecht? Fakten wider die Mythen und Legenden über die »guten Seiten« des Nazi-Staates. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/unter-hitler-war-nicht-alles-schlecht/vom 28.07.2021.

Seeßlen, Georg: Das zweite Leben des »Dritten Reichs«. (Post)nazismus und populäre Kultur (= Texte zur Zeit, Band 1), Berlin: Bertz + Fischer 2013.

Seidler, Franz W.: Die Organisation Todt. Bauen für Staat und Wehrmacht 1938 – 1945, Bonn: Bernard und Graefe 1998.

Shand, James D.: »The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich«, in: Journal of Contemporary History 19 (1984), S. 189-200.

Situationistische Internationale 1958 – 1969. Gesammelte Ausgaben des Organs der Situationistischen Internationale, Hamburg: MaD-Verl. 1977.

Slavoj Žižek: Slavoj Žižek: Last Exit to Socialism. Jacobin 2021, https://www.jacobinmag.com/2021/07/slavoj-zizek-climate-change-global-warming-nature-ecological-crises-socialism-final-exit?__cf_chl_jschl_tk__=pmd_b1872ac4df2283ba88cd0c6552b8bb82030f04a1-1627510956-0-gqNtZGzNA02jcnBszQYi vom 28.07.2021.

Speier, Sammy: Das Gesicht des Täters. Vortrag auf der Täterkonferenz in Neuwied am 9.11.1985 1985.

Stanley, Samantha K./Wilson, Marc S./Sibley, Chris G./Milfont, Taciano L.: »Dimensions of social dominance and their associations with environmentalism«, in: Personality and Individual Differences 107 (2017), S. 228-236.

Statistisches Reichsamt: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1930. (Neunundvierzigster Jahrgang) 1931, http://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN514401303_1929 %7Clog20 vom 26.07.2021.

Statistisches Reichsamt: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1933. (Zweiundfünfzigster Jahrgang) 1934, http://www.digizeitschriften.de/dms/img/?PID=PPN514401303_1929 %7Clog20 vom 26.07.2021.

Sternhell, Zeev: The birth of fascist ideology. From cultural rebellion to political revolution, Princeton, NJ: Princeton Univ. Press 1994.

Stiftung evz: Stiftungsinitiative der deutschen Wirtschaft. Präambel, https://www.stiftung-evz.de/stiftung/geschichte/entstehung/praeambel.html vom 30.07.2021.

Stokowski, Margarete: »Fragile Rollenbilder: Männlichkeit am Limit«, in: Spiegel Online vom 22.01.2019, https://www.spiegel.de/kultur/gesellschaft/tempolimit-und-gender-maennlichkeit-am-limit-a-1249258.html vom 09.07.2021.

Streit, Christian: Oberkommando der Wehrmacht, Anordnungen für die Behandlung sowjetischer Kriegsgefangener in allen Kriegsgefangenenlagern, 8. September 1941. Bayerische Staatsbibliothek – Digitale Bibliothek, Münchener Digitalisierungszen-

trum, https://www.1000dokumente.de/index.html?c=dokument_de&dokument=0090_gef&object=pdf&st=&l=de vom 30.07.2021.

Subcomandante Marcos, EZLN: Sieben Teile des Weltpuzzles. Archiv Sterneck 1997, http://www.sterneck.net/politik/marcos-puzzle/index.php vom 28.07.2021.

Sustainable Mobility for All: Global Mobility Report 2017. Tracking Sector Performance 2017, https://www.sum4all.org/publications/global-mobility-report-2017 vom 26.06.2021.

Swietelsky AG: Transparenz – Historische Verantwortung, https://www.swietelsky.at/transparenz/historische-verantwortung/vom 30.07.2021.

The Guardian vom 13.06.2017: »Oslo's car ban sounded simple enough. Then the backlash began«, https://www.theguardian.com/cities/2017/jun/13/oslo-ban-cars-backlash-parking vom 26.06.2021.

The New York Times vom 22.07.1972: »Friedrich Flick Is Dead at 89; Industrialist Who Aided Hitler«, https://www.nytimes.com/1972/07/22/archives/friedrich-flick-is-dead-at-89-industrialist-who-aided-hitler-served.html vom 27.07.2021.

Theweleit, Klaus: Männerphantasien, Berlin, München: Matthes & Seitz; Ciando 2019.

Tiqqun: Grundbausteine einer Theorie des Jungen-Mädchens, Berlin: Merve-Verl. 2009.

Tooze, Adam: The wages of destruction. The making and breaking of the Nazi economy, London: Penguin Books 2007.

Maack, Ute/Spingler, Andrea (Hg.): Kurt Tucholsky. Sämtliche Gedichte in einem Band, Frankfurt a.M.: Insel-Verl. 2006.

Turner, Henry A.: German big business and the rise of Hitler, New York, Oxford: Oxford University Press 1987.

van Beilen, Jan B./Poirier, Yves: »Guayule and Russian dandelion as alternative sources of natural rubber«, in: Critical reviews in biotechnology 27 (2007), S. 217-231.

Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes: Das Jahr 1945. Befreiung Städte, https://dasjahr1945.de/category/befreiung-staedte/vom 29.07.2021.

Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes: Das Jahr 1945. Kriegsendverbrechen, https://dasjahr1945.de/category/kriegsendverbrechen/vom 29.07.2021.

Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes: KZ-System 1933, https://dasjahr1933.de/kz-system-1933/vom 29.07.2021.

Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes: Regierungsübertragung auf die NSDAP, https://dasjahr1933.de/regierungsubertragung-auf-die-nsdap/vom 26.07.2021.

Benz, Wolfgang/Distel, Barbara (Hg.): Der Ort des Terrors. Geschichte der nationalsozialistischen Konzentrationslager (= Band 5), C.H. Beck 2007.

VIA REGIA – Kulturstraße des Europarates: E40 – ein Erinnerungspfad in Europa. Der Holocaust an der jüdischen Bevölkerung 2011, http://www.erinnerungspfad-viaregia.eu/Holocaust.php vom 30.07.2021.

Virilio, Paul, ins Deutsche übersetzt von Raulff, Ulrich: Fahren, fahren, fahren (im Original: Vitesse et Politique), Berlin: Merve-Verl. 1978.

Walter-Benjamin-Archiv: Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit (= Werke und Nachlaß, kritische Gesamtausgabe/Walter Benjamin. Hg. von Christoph Gödde und Henri Lonitz in Zsarb. mit dem Walter-Benjamin-Archiv ; Bd. 16), Berlin: Suhrkamp 2013.

Welzer, Harald (Hg.): Das Gedächtnis der Bilder. Ästhetik und Nationalsozialismus, Tübingen: Ed. Diskord 1995.

Wielpütz, Irene: »Die Schwierigkeit, das Unsagbare zu sagen. Über die Nichtentstehung eines Artikels zum Thema: Nazivergangenheit in der Psychotherapie«, in: Barbara Heimannsberg/Christoph J. Schmidt (Hg.), Das kollektive Schweigen. Nationalsozialistische Vergangenheit und gebrochene Identität in der Psychotherapie, Köln: Ed. Humanistische Psychologie 1992, S. 69-80.

Wikipedia (Hg.): Wilhelm Kissel 2019, https://de.wikipedia.org/wiki/Wilhelm_Kissel#cite_note-dal-2 vom 27.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Erster Deutscher Herbstsalon 2020, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Erster_Deutscher_Herbstsalon&oldid=205669747 vom 05.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Geheimtreffen vom 20. Februar 1933 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Geheimtreffen_vom_20._Februar_1933#cite_ref-d-203_17-1 vom 26.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Ludwig Baumann (Wehrmachtsdeserteur) 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Ludwig_Baumann_(Wehrmachtsdeserteur)#cite_note-2 vom 29.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Stellung zum Faschismus ab 1920, in: Futurismus 2020, https://de.wikipedia.org/wiki/Futurismus#Stellung_zum_Faschismus_ab_1920 vom 05.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Autostrada dei Laghi 2021, https://de.wikipedia.org/wiki/Autostrada_dei_Laghi vom 24.07.2021.

Wikipedia (Hg.): AVUS 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=AVUS&oldid=213508299 vom 24.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Blood Road 2021, https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Blood_Road&oldid=1035807761 vom 04.03.2020.

Wikipedia (Hg.): Der Sturm (Zeitschrift) 2021, https://de.wikipedia.org/wiki/Der_Sturm_(Zeitschrift)#cite_ref-3 vom 05.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Franz Künstler (Politiker) 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Franz_Künstler_(Politiker)&oldid=211194414 vom 29.07.2021.

Wikipedia (Hg.): German resistance to Nazism 2021, https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=German_resistance_to_Nazism&oldid=1034147330 vom 29.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Gregor Strasser 2021, https://de.wikipedia.org/wiki/Gregor_Strasser#cite_note-54 vom 26.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Gulag, 2021, https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Gulag&oldid=1034963562 vom 28.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Henri Deterding 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Henri_Deterding&oldid=211033940 vom 26.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Le Corbusier 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Le_Corbusier&oldid=214297591 vom 28.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Mercedes-Benz W 150 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Mercedes-Benz_W_150&oldid=210134877 vom 27.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Phase-out of fossil fuel vehicles 2021, https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Phase-out_of_fossil_fuel_vehicles&oldid=1030500759 vom 26.06.2021.

Wikipedia (Hg.): Russian Futurism 2021, https://en.wikipedia.org/wiki/Russian_Futurism#cite_note-:0-1 vom 05.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Sager & Woerner 2021, https://de.wikipedia.org/wiki/Sager_%26_Woerner vom 30.07.2021.

Wikipedia (Hg.): Verkehrstod. Deutschland 2021, https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Verkehrstod&oldid=212662769 vom 26.06.2021.

Wildt, Michael: Volksgemeinschaft als Selbstermächtigung. Gewalt gegen Juden in der deutschen Provinz 1919 bis 1939, Hamburg: Hamburger Ed 2007.

Wippermann, Wolfgang: Autobahn zum Mutterkreuz. Historikerstreit der schweigenden Mehrheit, Berlin: Rotbuch-Verl. 2008.

Wippermann, Wolfgang: Dämonisierung durch Vergleich. DDR und Drittes Reich, Berlin: Rotbuch Verl. 2009.

Wissensmanufaktur: Zehn Jahre nach Kerner: Eva Herman packt aus. auf YouTube publizierte Stellungnahme von Herman vom 19.09.2017, https://www.youtube.com/watch?v=od0OkXN3hjE vom 28.07.2021.

Wolf, Winfried: Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße: Geschichte, Bilanz, Perspektiven, Hamburg: Rasch und Röhring 1992.

Wolff, Tom: »Best of Menschheit, Folge 1: Kraut«, in: neues deutschland vom 07.01.2020.

Yale Environment360 (Hg.): Transportation Replaces Power in U.S. as Top Source of CO2 Emissions 2017, https://e360.yale.edu/digest/transportation-replaces-power-in-u-s-as-top-source-of-co2-emissions vom 26.06.2021.

Yones, Eliyahu: Die Straße nach Lemberg. Zwangsarbeit und Widerstand in Ostgalizien 1941 – 1944 (= Lebensbilder, Band 17), Frankfurt a.M.: Fischer-Taschenbuch-Verl. 1999.

Zenone, Daniela: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung (= Schriftenreihe: Forschungsschwerpunkt Technik – Arbeit – Umwelt, Abteilung Organisation und Technikgenese gGmbH, 02–115), Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH 2002.

Zilkenat, Reiner: Hindenburg beruft Franz von Papen am 1. Juni 1932 zum Reichskanzler. Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes, https://dasjahr1933.de/eine-diktatur-auf-nationaler-grundlage-fuhren-hindenburg-beruft-franz-von-papen-am-1-juni-1932-zum-reichskanzler/vom 26.07.2021.

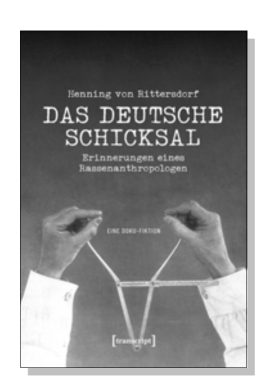
Zilkenat, Reiner: Das deutsche Großkapital, der »Keppler-Kreis« und die NSDAP. Eine unentbehrliche Vorgeschichte des 30. Januar 1933 2012, https://nrw-archiv.vvn-bda.de/bilder/keppler-kreis.pdfvom24.07.2021.

Geschichtswissenschaft



Manuel Gogos
Das Gedächtnis der Migrationsgesellschaft
DOMiD – Ein Verein schreibt Geschichte(n)

2021, 272 S., Hardcover, Fadenbindung, durchgängig vierfarbig
40,00 € (DE), 978-3-8376-5423-3
E-Book: kostenlos erhältlich als Open-Access-Publikation
PDF: ISBN 978-3-8394-5423-7



Thomas Etzemüller
Henning von Rittersdorf:
Das Deutsche Schicksal
Erinnerungen eines Rassenanthropologen.
Eine Doku-Fiktion

2021, 294 S., kart.
35,00 € (DE), 978-3-8376-5936-8
E-Book:
PDF: 34,99 € (DE), ISBN 978-3-8394-5936-2



Thilo Neidhöfer
Arbeit an der Kultur
Margaret Mead, Gregory Bateson
und die amerikanische Anthropologie, 1930-1950

2021, 440 S., kart., 5 SW-Abbildungen
49,00 € (DE), 978-3-8376-5693-0
E-Book: kostenlos erhältlich als Open-Access-Publikation
PDF: ISBN 978-3-8394-5693-4

Leseproben, weitere Informationen und Bestellmöglichkeiten finden Sie unter www.transcript-verlag.de